November/Dezember 1978 · 25. Jahrgang Heft 6
Offizielles Mitteilungsblatt des ACE Auto Club Europa
D 2304 FX

NEUE AUTOS · VERKEHR POLITIK · REISEZIELE · RECHT

ACE Lenkrad

Jetzt kommt Lenkrad mit der Post

Seite 76

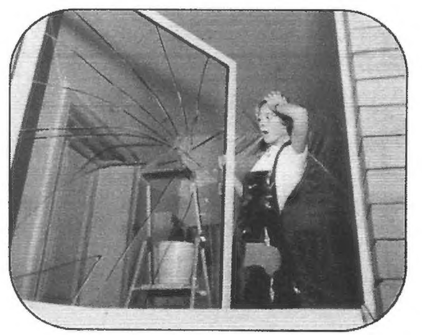
Abstandsmessungen:

Polizei im Irrtum

Seite 44

Dem Hausrat kann so viel passieren.





„Die Familie sichern bedeutet, auch das zu sichern, was man sich aufgebaut hat",





sagt Vater Hausmann.

Aber vertrauen Sie einer starken Versicherung.

Keine Sorge–
Volksfürsorge



Klaus Hansen von der Volksfürsorge informiert: 9.

Täglich werden Millionenwerte vernichtet, wird über Brandkatastrophen, Einbrüche, Raubüberfälle und Stürme berichtet. Durch das Fernsehen oder die Zeitung sind Sie immer dabei.

Und es könnte auch Sie treffen. Deshalb gilt es vorzubeugen! Durch den Abschluß unserer Verbundenen Hausratversicherung.

Wir können natürlich nicht verhindern, daß es bei Ihnen brennt oder durch einen Rohrbruch das Schlafzimmer überschwemmt wird. Doch keine Sorge, wenn es passiert ist, dann hilft die Volksfürsorge-Hausratversicherung. Sie kostet für 1.000 DM Versicherungssumme 2,10 DM im Jahr.

Einer unserer 35.000 Mitarbeiter berät Sie gern.

ACE Lenkrad

Herausgeber:
ACE Auto Club Europa e.V., Vorsitzender: Ludwig Gosepath.

Verlag:
ACE-Verlag GmbH, Geschäftsführer: Ernst Baumann.

Redaktion:
Chefredakteur und verantwortlich: Ernst Bauer. Bildredaktion und Gestaltung: Reinhold Meier. Ständige Mitarbeiter: Interview, Wissenschaft und Wirtschaft: Wolfgang Schachermeier, Recht: Wolfgang Vogt. Fotos: Hans-P. Feddersen.

*

Gezeichnete Artikel stimmen nicht immer mit der Meinung der Redaktion überein. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder keine Gewähr. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Gemeinsame Anschrift:
Postfach 50 01 06, 7000 Stuttgart 50, Telefon: (07 11) 50 67-1, Telex: 07 254 873

Anzeigen:
ACE-Verlag GmbH, Schmidener Straße 233, Postfach 50 01 06, Tel. (07 11) 53 10 94, Anzeigenleitung: Hans Fischer. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 14 vom 1. 1. 1978.

Druck und Vertrieb:
Union-Druckerei und Verlagsanstalt GmbH, Theodor-Heuss-Allee 90-98, 6000 Frankfurt/Main 90, Tel. (06 11) 77 09 31.



ACE-LENKRAD ist das offizielle Mitteilungsblatt des ACE Auto Club Europa e.V. und erscheint alle zwei Monate. Für Mitglieder ist der Preis im Beitrag enthalten. Postbezug: 3,80 DM pro Jahr. Auflage 545 000.

inhalt

ACE AUTO CLUB EUROPA

TEST, TECHNIK

WIRTSCHAFT

VERKEHR / VERKEHRSSICHERHEIT

RECHT

REISE / FREIZEIT

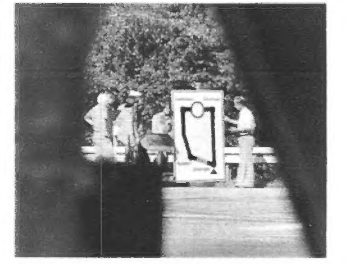
*

Titelfoto: Reinhold Meier



Sollen Werksangehörige Autos mit Rabatt bekommen? Mehr als 90 Prozent von mehr als 2000 Einsendern waren dafür. Aber es gab auch gute Gegenargumente.
Seite 36

Wer weiß schon, daß Straßenwärter ein Lehrberuf mit Zukunft ist? Wo und wie man's lernen kann, lesen sie auf
Seite 40



Kaum einer denkt mehr an die Richtgeschwindigkeit. Wir haben wieder ein Poster zum Rausreißen, fürs Schwarze Brett.
Seite 52





Zehn Tips für die Fahrer von Lastwagen und Lastzügen, empfohlen von ihrem Dachverband und fotografiert von Hans Peter Feddersen.
Seite 58

Arbeitsrechtler Thon starb an Unfallstelle



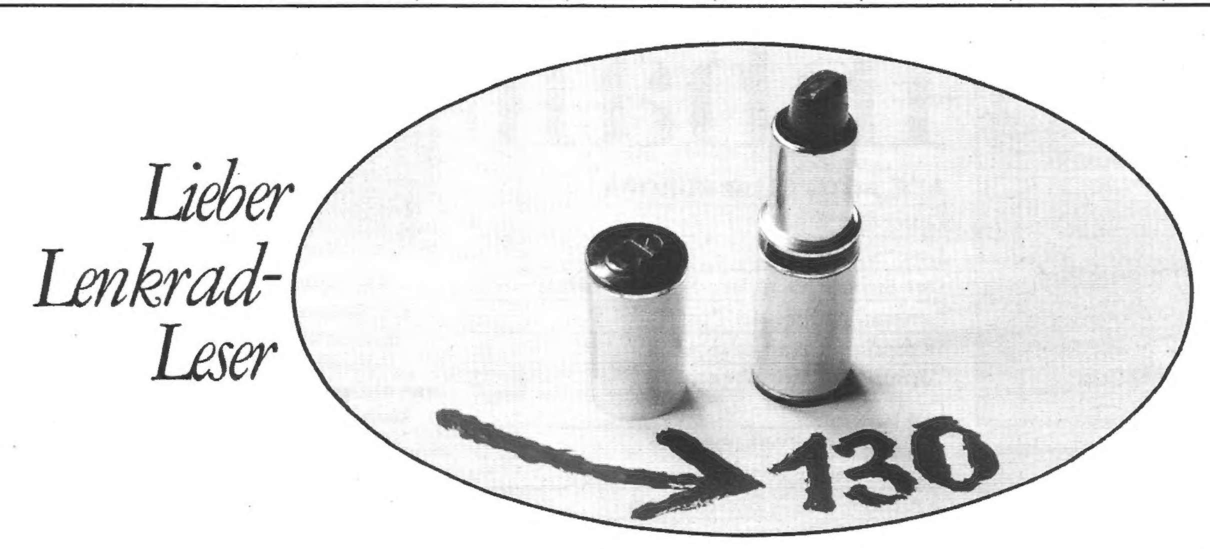
Der Tod des Frankfurter Rechtsanwalts Kurt Thon, der am Montagabend nach einem Autozusammenstoß auf der Autobahn Offenbach/Egelsbach seinen Verletzungen erlag, bedeutet für die Arbeitsrechtler in der Bundesrepublik einen schweren Verlust.

Der 56jährige Jurist, der für den Deutschen Gewerkschaftsbund und zahlreiche seiner Einzelgewerk- in Grundsatzverfahren ... desarbeitsgeri... fassung...

Ein bedeutender Kollege, der Frankfurter Arbeitsrechtler Kurt Thon, starb in seinem Auto, weil ein „Geisterfahrer" mit ihm zusammenstieß. Schlafen die Behörden?
Seite 56



Lieber Lenkrad-Leser



Die Sache mit dem Lippenstift

Einer meiner Freunde hat mir eine nachdenklich machende Geschichte erzählt. Ihr mit Eurem Autoclub, Ihr macht doch Verkehrssicherheit. Ihr seid für Gurte, und Ihr wart für die Beibehaltung von Tempo 130 als Richtgeschwindigkeit. Und jetzt, da wir die Richtgeschwindigkeit haben, so argumentierte er, kümmert sich keiner mehr darum. Aber seine Frau – die beiden sind knapp über 35 – habe ihm mit einem ganz einfachen Trick beigebracht, was Richtgeschwindigkeit für sie bedeutet.

Ich muß bekennen, mein Freund hatte recht. So sehr man sich vorher, als es noch zur Debatte stand, ob man das Tempo begrenzen oder nur mit dem Modell Richtgeschwindigkeit freiwillig limitieren wollte, Argumente verbreitet wurden, so still ist es jetzt im Herbst geworden.

Weder der Verkehrssicherheitsrat, dem es wegen der leidigen zeitweisen Sperrung von Haushaltsmitteln ohnehin finanziell nicht so gut geht, noch der Verkehrsminister haben das gemacht, was man eine Nachfaßaktion für die allgemeine Einhaltung der Richtgeschwindigkeit nennt. Auch der Verband der Automobilindustrie, der ja ein großes Interesse an diesem Thema hat, schweigt sich aus, und die Automobilhersteller kommen, von einzelnen, rühmlichen Ausnahmen abgesehen, auch nicht auf den Gedanken, ihre Aussagen über ihre Produkte an der Richtgeschwindigkeit zu orientieren.

Das mag seinen Grund darin haben, daß dieses Thema von den Argumenten her tatsächlich ausgereizt ist. Dennoch meine ich, müßte man, genauso wie beim Gurt, immer die Motivation bei der Auto fahrenden Bevölkerung fördern. Auch wenn es eine Sache der Freiwilligkeit ist, sollten wir wo immer es geht, und wo immer die Richtgeschwindigkeit sinnvoll ist, dafür werben.

Ich bin davon überzeugt, daß die im Verkehrssicherheitsrat zusammengeschlossenen Kräfte in der Lage sind, eine neue Richtgeschwindigkeitskampagne argumentativ und breitenwirksam durchzuziehen und zu unterstützen.

Einstweilen freut mich, wie sich die Frau meines Freundes mit weiblicher Klugheit selbst geholfen hat. Da sie ihren Mann kennt, weiß sie auch, daß ihm die ständige Predigt nach dem Motto „Fahr ja nicht zu schnell" nicht mal mehr ein müdes Lächeln abgerungen hätte. Sie weiß, daß er zwar immer dann, wenn es ihm nicht pressiert, sein Auto zwischen 130 und 140 einpendelt und mit einem genügend großen Abstand zum Vordermann fährt und die ihm dabei mögliche Entspannung genießt. Aber sie weiß auch, daß er dann und wann, von Terminen gehetzt, seinem Wagen das abverlangt, was er hergibt und was die Straße zuläßt. Sie kennt ihn so gut, daß sie davon ausgeht, er werde nie vorsätzlich ein Tempolimit, das mit Strafe bedroht ist, überschreiten, allenfalls, weil er ein Schild nicht gesehen hat, aber sie weiß, daß er mitunter eines zärtlichen Hinweises bedarf, um ein wenig langsamer zu fahren, wenn ihm das Rasen überhaupt nichts bringt.

Mein Freund hat seiner Frau einen neuen Lippenstift geschenkt und ihr zugelächelt, denn er hatte sie verstanden. Sie hatte mit einem jener Lippenstiftreste, von denen die Frauen offensichtlich in jeder Tasche zwei oder drei haben, an seinem Tachometer bei 130 einen dicken, ja fast drohenden, roten Pfeil auf das Glas gemalt. Dies ist ein Verkehrssicherheitshinweis, der ohne Worte wirkt und bei dem allein die Umgebung, das verwendete Material und seine Farbe mehr sagen als tausend gutgemeinte Worte.

Dieses „Ich möchte, daß du wieder gut heimkommst", war eine typisch weibliche, eine menschlich nette, eine liebevolle Reaktion. Die Frau hatte die Zeitung gelesen, in der eine Meldung beinahe untergegangen war: Wir haben die Richtgeschwindigkeit. Wir sollten uns daran auch halten.

Deshalb meine ich, daß die Frauen, falls sie diesen Text lesen, vielleicht mal in ihrer Handtasche nachschauen sollten, ob sie nicht so etwas wie einen Rest von Lippenstift finden.

Ihr

L. Gosepath

Ludwig Gosepath
Vorsitzender des ACE





Triumph der Qualität

Fünffacher Mercedes-Sieg bei der Südamerika-Rallye 1978

39 Tage lang – vom 17. August bis zum 24. September – dauerte die mörderische Fahrt: durch den Amazonasdschungel, über 5000 m hohe Schotterpässe in den Anden und durch die Staubwüsten Südargentiniens. 29.116 km lang ist die Vuelta a la America del Sud – die Südamerika-Rallye. Über 8.000 km davon waren Sonderprüfungen im Renntempo. Start und Zielort war Buenos Aires.

Vier Mercedes-Benz vom Typ 450 SLC und vier vom Typ 280 E waren am Start. Von über 80 gestarteten Fahrzeugen erreichten 23 das Ziel.

Mercedes: auf den Plätzen 1 bis 5 und 9 und 10.

Ein realistischer Härtetest mit Serienfahrzeugen.

Das Reglement verlangte Serienautomobile, lediglich Verbesserungen und Verstärkungen am Fahrwerk und am Unterbodenschutz waren gestattet. Ein realistischer Härtetest also, der die Leistungsfähigkeit von Serienwagen auf die härteste Probe stellt. Auch unter klimatischen Gesichtspunkten. Denn die Streckenführung lief durch subtropische Urwälder im Amazonas, über schneebedeckte Pässe in den Anden und durch trockene Sandwüsten im Süden des Kontinents. Temperaturschwankungen bis zu 40° C, trockene Luft und extrem hohe Luftfeuchtigkeit machten Fahrern und Fahrzeugen zu schaffen.

Der anstrengendste Teil führte durch die Wüste von Atacama, eine an salpeterhaltigen Mineralien reiche Zone mit viel Sturm und wenig Wasser.

1. Platz: Cowan/Malkin auf Mercedes-Benz 450 SLC
2. Platz: Zasada/Zembrzuski auf Mercedes-Benz 450 SLC
3. Platz: Fowkes/Kaiser auf Mercedes-Benz 280 E
4. Platz: Makinen/Todt auf Mercedes-Benz 450 SLC
5. Platz: Kleint/Klapproth auf Mercedes-Benz 280 E
9. Platz: Kling/Pfuhl auf Mercedes-Benz 280 E
10. Platz: Caballero/Nathan auf Mercedes-Benz 280 E

Eine Sonderprüfung von 285 km ging über Wege, die praktisch nur aus lockeren Steinen bestanden. Das Mercedes-Konstruktionsprinzip des entlastenden Komforts half den Fahrern, auch diese extremen Strapazen besser zu verkraften.

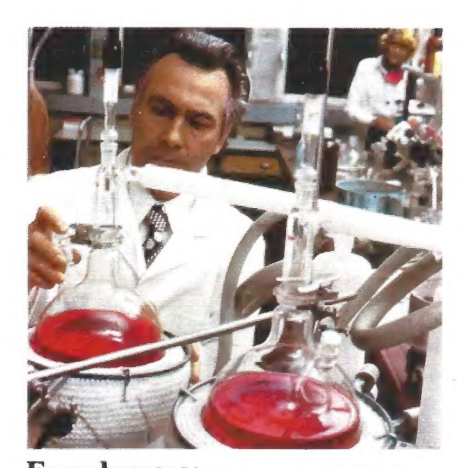
Zuverlässigkeit unter Extrembedingungen garantiert extreme Zuverlässigkeit im Alltagsbetrieb.

Einen eindrucksvolleren Beweis als diesen Fünffachsieg und die gute Plazierung der zwei weiteren Fahrzeuge gibt es kaum für die Zuverlässigkeit der Spitzenqualität von Mercedes-Benz. Spitzenqualität, wie Sie sie mit jedem Mercedes-Benz kaufen. Sie beruht auf unserem Konstruktionsprinzip der Ausgewogenheit aller Funktionen untereinander und stellt damit die Spitze dessen dar, was heute im internationalen Automobilbau zu erreichen ist. Diese Marathon-Rallye durch Südamerika ist nicht der erste Beweis dafür. Und wird nicht der letzte bleiben.



Mercedes-Benz.
Ihr guter Stern auf allen Straßen.


Öl für morgen.



Forschung: Unserer eng mit der Automobil-Industrie zusammenarbeitenden Forschung fällt die Schlüsselrolle zu bei der ständigen Weiterentwicklung unserer Kraftstoffe.



Veredelung: Eine immer aufwendigere Raffinerie-Technik ist erforderlich, um aus den unterschiedlichen Rohöl-Qualitäten Spitzenkraftstoff garantiert gleichbleibender Qualität zu gewinnen.



Qualitätskontrolle: Computer unterstützen unsere Fachleute bei der Steuerung der vielen Verarbeitungsstufen und sorgen dafür, daß die Qualität eingehalten wird. Die letzte Kontrolle aber liegt immer beim Menschen.



Qualität für heute.

Die ESSO Organisation unternimmt überall in der Welt große technische und finanzielle Anstrengungen, um neue Rohölquellen zu erschließen. Doch damit allein ist es nicht getan. Denn so, wie das Öl aus der Erde kommt, kann man noch lange nicht damit fahren. Erst das in jahrzehntelanger Forschung und enger Zusammenarbeit mit der Automobil-Industrie in aller Welt gewonnene Know-how und modernste Raffinerie-Technik lassen aus den qualitativ recht unterschiedlichen Rohölen unsere immer weiter verbesserten Spitzenprodukte entstehen.

Normal- und Super-Kraftstoff z. B., der alles hergibt, was Ihr Motor braucht. Einwandfreien Start. Schnelles Erreichen der Betriebstemperatur. Hohe Klopffestigkeit. Motorschonung. Kraftstoff, der den Vergaser vor Vereisung schützt und die Metallteile des Kraftstoffsystems vor Rost. Der die Ansaugwege des Motors rein hält und natürlich sparsam ist im Verbrauch. Und der immer noch ein bißchen besser wird, um auch in Zukunft Ihren Erwartungen zu entsprechen.

Weitere Informationen zu diesem Thema erhalten Sie von ESSO A.G. · Information BB Postfach 680120 · 2000 Hamburg 65.

Es gibt viel zu tun. Packen wir's an.



Lenkrad Leser Schreiben

Nutzloses zusätzlich

Ich fahre seit 5½ Jahren R 5, weil ich den Wagen für den besten Kompromiß zwischen einem sparsamen Stadt- und Reisewagen halte. Wer sich ein Automatikmodell kaufen will, der muß leider so nutzlose Dinge wie ein Vinyldach, rostfördernde Schmutzfangtaschen (genannt Rammschutz-Seitenleisten), schlecht zu reinigende Barockfelgen, Radiokonsole und Teppichboden mitkaufen. Will man jedoch sichere Vordersitze mit genügend hohen Kopfstützen und ungefährlichem Vorklappmechanismus, dann muß man das in Haftpflicht und Teilkasko teure TS-Modell kaufen. Deshalb fiel meine Wahl im Juni 78 wieder auf einen R 5 TL, jedoch mit Recaro-N-Sitzen. Enttäuscht bin ich von der Modellpflege: Regenwassereinbruch und schlechtes Gasannehmen nach Motorbremsung konnten nicht beseitigt werden. Zu loben ist die verbesserte Geräuschdämpfung.

Reinhard Liebe
Duisburg

Schwedische Polizei hilfsbereit

Im Juli verbrachte ich meinen Urlaub in Schweden. Dort wurde ich schuldlos in einen Unfall verwickelt, bei dem mein Wagen von der Straße abkam und in einem Feld zu stehen kam. Bald darauf traf die Polizei ein, um den Schaden aufzunehmen. Die Kosten für den Abschleppwagen (etwa 80 Mark) gingen zu Lasten der Polizeikasse! Als mein Wagen auf der Straße stand, wurde festgestellt, daß der rechte Vorderreifen beschädigt war. Kurzentschlossen wechselten die beiden Polizisten den Reifen. Zur Aufnahme des Protokolls konnten wir uns sogar in den Streifenwagen setzen, da es anfing zu regnen. Im Revier empfing uns schließlich eine nette Beamtin, die fließend deutsch sprechend unseren Unfall aufnahm.

Ingolf Gramüller
München

Linksfahrer

Es stimmt, wenn Sie in Ihrem Artikel „Starrsinn auf der linken Spur" (Heft 5/78) behaupten, die Leitplanke diene als Lotse. Denn auf der rechten Spur ist bei Dunkelheit oder schlechtem Wetter die Orientierung schlecht, weil Autobahnen meist über normalem Niveau liegen und dadurch keine Gegenstände das Licht der Scheinwerfer reflektieren. Die rechten Begrenzungsstreifen sind im Gegensatz zu den linken verschmutzt, grasüberwachsen, zu klein oder nicht vorhanden.
Die rechten Begrenzungspfähle sind zudem verschmutzt und somit keine Orientierungshilfe. Dem dauernd Linksfahren könnte in der Fahrschule entgegengewirkt werden, wenn dort gelehrt würde, daß der ordentlich Rechtsfahrende das Vorrecht des Überholens eines Hindernisses auf der rechten Spur hat. Das sogenannte Vorrecht der „Überholenden" zwingt und lockt viele auf die linken Fahrbahnen.

Hans Joachim Kloß
Kempen

*

Zu Ihrem Bericht „Starrsinn auf der linken Spur" möchte ich anmerken, daß man sich, um mit dem Verkehrsfluß mithalten zu können, nach dem Überholen eines LKW nicht nach rechts einordnen kann, da die Hintermänner einen nicht wieder auf die linke Spur ziehen lassen, und man deshalb in der nächsten halben Stunde nicht mehr rauskommt.
Um aber Staus zu verhindern, muß man die Autobahnen wieder in Schnellstraßen umbauen und nicht als Autobahnbaustellenschleichweg ausbauen. Die Rundfunksender geben sich zwar viel Mühe mit den Staumeldungen, aber überfüllte Umleitungsstrecken sind auch niemandem zu empfehlen.

Ludwig Matuschek
Gladbeck

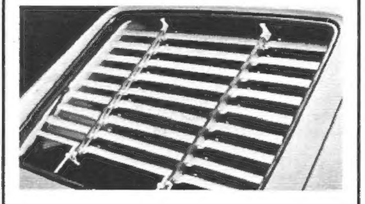
Brett hinterm Kopf

Ich habe mich aufgrund des Vorhandenseins eines Kleinkindes zum Kauf einer „Blechlamelle" entschlossen. Unser Sohn hat zwischenzeitlich die Effektivität dieser „Blechlamelle" schätzen gelernt, und genauso werden andere Kinder, aber auch die Auto fahrenden Väter und Mütter, den Gebrauch der verschmähten Heckjalousie zu schätzen wissen! Jeder vernünftige Kraftfahrer wird die Jalousie so einstellen, daß er im Innenspiegel trotz der Jalousie den nachfolgenden Verkehr ausreichend beobachten kann.
Ich befürworte die Beibehaltung und Verwendung dieser „Blechlamellen".

Klaus-Dieter Lenz
Frankfurt

*

Ihrem Artikel „Brett hinterm Kopf" in Heft 5/78 muß ich widersprechen. Wer baut sich schon Jalousien ein, um sich vor Pistolenschüssen zu schützen oder ungesehen Zärtlichkeiten auszutauschen. Sicherlich niemand. Aber durch die Jalousien kann die direkte Sonneneinstrahlung auf hinten sitzende Fahrgäste verhindert werden. Es ist somit ein einfacher, billiger und möglicher Schutz für Personen, denen länger anhaltende Sonnenbestrahlung unangenehm ist. Außerdem sind nach meiner Beobachtung alle Jalousien waagrecht eingestellt, so daß durchaus genügend Sicht für Fahrer und nachfolgende



Fahrzeuge gegeben ist. Sollte Herr Berg wirklich einmal etwas anderes gesehen haben, braucht er deshalb nicht gleich so drastisch nach einem Verbot zu schreien. Durch einen Möbelwagen kann er ja auch nicht hindurchsehen.

Peter Cordes
Hamburg

*

Verunsichert durch Ihren Artikel über die Jalousien im Heft 5/78 – ich wollte mir Innenjalousien kaufen, um meinen Jagdhund vor direkter Sonneneinstrahlung zu schützen – habe ich in den letzten Tagen auf Fahrzeuge geachtet, die Jalousien hatten. Dabei habe ich festgestellt, daß innen eingebaute Jalousien mit quergestellten Blenden die Sicht auf den vorausfahrenden Verkehr kaum behindern. Dagegen nahmen von außen montierte Jalousien nach vorne die Sicht. Da auch die Sicht nach hinten bei Innenjalousien ausreicht, sehe ich keinen Grund, die Jalousien generell zu verwerfen. Ich kann mir vorstellen, daß viele Autofahrer ihrem vierbeinigen Gefährten zuliebe eine Jalousie eingebaut haben.

Hubert Echternach
Königswinter

Leitartikel Heft 5/78

Den Leitartikel des Heftes 5/78 habe ich mit Interesse gelesen. Sie erwähnen hier die vielen Baustellen, die zu unvermeidbaren Staus auf Bundesfernstraßen führen.
Zur Erhaltung dieser Straßen sind die ständigen Ausbesserungsarbeiten leider notwendig. Schon bei kleineren Schäden, die sichtbar werden, ist eine schnellere Ausbesserung sinnvoll. Leider wird das nicht immer möglich sein. Da vor allem auf Autobahnen selbst für nur kleine Baustellen eine gute und sichere Baustellenabsicherung getroffen werden muß, führen diese schon bei starkem Verkehr zu Staus. Vielfach sind unsere Straßen extremen Belastungen ausgesetzt und selbst bei noch fast neuen Straßen können somit Schäden auftreten. Schäden lassen sich leider nicht koordinieren. Eine solche Koordination ist aber vielleicht möglich für die Beginnzeiten von Ferien.
Zum Schluß möchte ich noch folgende Bemerkung abgeben: Es wird sehr schnell geschimpft, wenn irgendwo Straßenbauarbeiten ausgeführt werden, die den Autofahrer etwas behindern. Daß gerade der Straßenbauer für den Autofahrer sorgt, damit er gute und sichere Straßen vorfindet, das wird oft nicht bedacht.

Ernst Jakubeit
Bremen 61

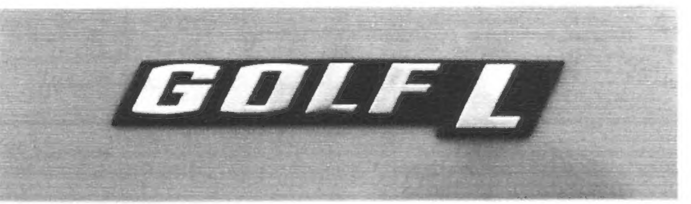
American way of Drive

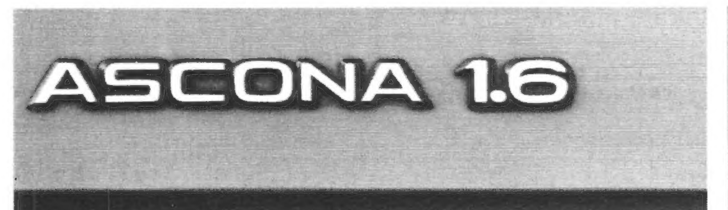
Dankeschön für die ausführliche Information in Ihrem Bericht American way of Drive. Ich kann nur bestätigen, was für seltene und auch schrottreife Autos in Californien fahren. Da kommen einem dann die Gedanken, wie es überhaupt möglich ist, daß die europäischen und japanischen Autofirmen solche strengen Sicherheitsauflagen haben, z. B. die dicken Stoßstangen usw. Ich habe ganz selten gesehen, daß ein Amerikaner den Sicherheitsgurt anlegt oder ein Motorradfahrer den Sturzhelm aufsetzt. Erwähnen möchte ich noch, daß die Beschilderung auf den Highways und Freeways sehr gut ist.

Ingolf Gramüller
München

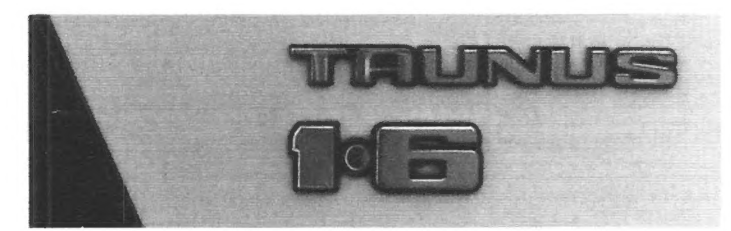
Für die Ausführung rechts brauchen Sie keinen größeren Autokredit. Nur einen günstigeren.

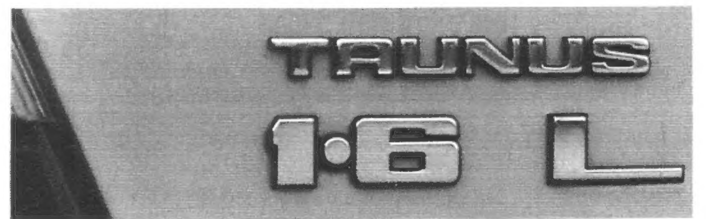












Die BSV Bank, die Briefbank der Gewerkschaften, wurde gegründet, um bei Bankgeschäften, insbesondere bei Krediten und Sparanlagen, die Interessen der Arbeitnehmer besser wahrnehmen zu können. Ihre Leistungen sind günstiger, weil sie als gemeinwirtschaftliches Unternehmen nicht gewinnorientiert ist. Und weil ihr vorteilhaftes Vertriebssystem, der Versandweg, Geld spart. Nicht nur beim Autokredit kommt das den Zinsen zugute.

Fast jeder zweite Autokäufer kauft sein Auto auf Kredit. Einerseits macht er sich wochenlang Gedanken, welches Modell in welcher Farbe es sein soll. Wenn es aber andererseits darum geht, einen Kredit dafür aufzunehmen, fragt er meist nicht einmal nach den Zinsen.

Dabei gibt es bei Krediten genau so große Unterschiede wie bei Autos. Der Vergleich einer bekannten Wirtschaftszeitschrift weist z.B. bei einer Laufzeit von 60 Monaten Preisunterschiede bei Ratenkrediten von über 16% aus.

Dafür kann man sich die jeweilige Luxusversion eines Modells statt der mageren Normalausführung leisten.

Statt Golf einen Golf L

Wir möchten Ihnen das an einem Beispiel vorrechnen: Wenn Sie für einen VW Golf einen teuren Kredit von 9965 Mark zu 23 Prozent für 5 Jahre aufnehmen, kostet das Auto einschließlich Zinsen 15.790 Mark. Wenn Sie bei der BSV Bank zu 7,54 Prozent einen Kredit für einen VW Golf L von 10.705 Mark aufnehmen, zahlen Sie einschließlich Zinsen nur 12.756 Mark zurück. Sie haben also für 3034 Mark weniger ein besseres Auto bekommen.

Der BriefKredit der BSV Bank ist besonders günstig.

Beim Vergleich der Zeitschrift „Wirtschaftswoche" (August 1978) schnitt der BSV BriefKredit unter 33 Kreditangeboten mit am günstigsten ab.

Auch die Stiftung Warentest hat in der Oktobernummer von „test" festgestellt, daß sich die BSV mit ihren BriefKredit-Konditionen „als Hecht im Karpfenteich" betätigt.

Anhand nachfolgender Tabelle können Sie selbst ablesen, wieviel Ihr Autokredit bei der BSV Bank jeden Monat kosten wird.

Kreditwunsch	Laufzeit in Monaten 24	36	60
5 000	227,–	156,–	99,–
10 000	454,–	312,–	199,–
15 000	681,–	468,–	298,–
effektiver Jahreszins (Zinsen einschl. einmalige Bearbeitungsgebühr von 2%)	8,67%	8,05%	7,54%
effektiver Jahreszins für Gew.-Mitgl. (Bearbeitungsgebühr nur 1%)	7,71%	7,40%	7,14%

Ein wichtiger Vorteil ist natürlich, daß Sie gegenüber dem Autohändler als Barzahler auftreten und somit Preisnachlässe erzielen können.

Übrigens eignet sich der BSV BriefKredit nicht nur für Autos. Auch Möbel, Farbfernseher und vieles andere läßt sich damit günstig finanzieren.

Wie erhält man diesen BriefKredit?

Wenn Sie sich über Höhe und Dauer Ihres Kredits klar sind, füllen Sie einfach den Antrag auf der nächsten Seite aus, und senden Sie ihn mit allen erforderlichen Unterlagen an: BSV Bank, Mainzer Landstraße 16–24, 6000 Frankfurt/Main 1. Sie erhalten die volle Summe per Post ins Haus. Einfach, bequem, diskret und vor allem günstiger.

Aber auch wer gerade keinen Kredit braucht, sollte der BSV Bank schreiben. Ihre Sparanlagen sind ebenso günstig. Verlangen Sie ausführliche Unterlagen über:

- **prämienbegünstigtes Sparen**
- **BSV-RentenSparbriefe**
- **Eigenheim-Finanzierung aus einer Hand**



BSV Bank für Sparanlagen und Vermögensbildung, Postfach 2233, 6000 Frankfurt/Main, Telefon 7 12 72 77

SA ☐ wird von der Bank ausgefüllt

Reg.-Nr. ______ Konto-Nr. 6

01 Kreditbetrag | 02 Zinssatz | 03 Bearb.-Geb. | 04 Ratenhöhe | 05 Anz. d. Rat. | 06 1. Rate am

21 Gew. | 22 Verw. Zw. | 23 B. G.-Schlüssel | 24 Sch | genehmigt ______ am ______

I. Kreditantrag (bitte in Druckbuchstaben ausfüllen)

Beantragter Kredit DM ______

Antragsteller

11 ______ Name, Vorname

14 ______ Straße, Haus-Nr.

12 ______ PLZ Ort

Mitantragsteller (z. B. Ehefrau)

31 ______ Name, Vorname (bei Ehefrauen auch Geburtsname)

34 ______ Straße, Haus-Nr.

32 ______ PLZ Ort

II. Selbstauskunft

Verwendungszweck des Kredits ______

15 Geburtsdatum ______ Staatsangehörigkeit ______

35 Geburtsdatum ______ Staatsangehörigkeit ______

Familienstand: ledig, verheiratet, verwitwet, geschieden/Anzahl der unterhaltsberechtigten Kinder: ______ Telefon ______

16 Beruf ______

36 Beruf ______

17 Arbeitgeber (Name, Ort) ______

37 Arbeitgeber (Name, Ort) ______

20 BSV Sparkonto-Nr. (falls bereits BSV-Kunde) ______

BSV Sparkonto-Nr. (falls bereits BSV-Kunde) ______

Gewerkschaftsmitglied: ja/nein, wenn ja, bei welcher Gewerkschaft ______ seit wann ______

Monatliches Einkommen:

	Antragsteller	Mitantragsteller
Nettolohn/Gehalt/Rente/Pension/Mieteinnahmen (bitte Originalbelege beifügen)	DM	DM
Monatliche Ausgaben: Haushalt/Miete	DM	DM

Haben Sie Grundbesitz ☐ Lebensvers. ☐ Bausparvertrag ☐ Kraftfahrzeug ☐ (Zutreffendendes bitte ankreuzen)

Schulden wenn ja, wo ______ Restschuld DM ______ mtl. Rate DM ______

III. Sonstige Vereinbarungen (Zutreffendes bitte ankreuzen)

51

1. Der Kreditbetrag soll an den Antragsteller (s. Ziff. I) durch Briefscheck ausgezahlt werden.
2. Ich/wir kann (können) den Kredit in monatlichen Raten von DM ______ zurückzahlen.
3. Die monatliche Rückzahlungsrate
   - ☐ soll mit Lastschrift eingezogen werden. Ich/wir ermächtige(n) Sie widerruflich, die von mir/uns zu entrichtenden Raten zu Lasten meines/unseres Kontos Nr. ______ bei ______ Bankleitzahl ______ einzuziehen.
   - ☐ wird von mir/uns mit Zahlschein bei einer Bank oder Sparkasse eingezahlt.
   - ☐ wird von mir/uns beim Postamt eingezahlt bzw. wird von meinem/unserem PSch.Kto. überwiesen.
4. Falls mir/uns der Kredit gegeben wird, trete(n) ich/wir zur Sicherung aller Ansprüche der BSV aus den über dieses Konto laufenden Krediten den pfändbaren Teil meiner/unserer Lohnforderung(en) gegen den jetzigen und jeden zukünftigen Arbeitgeber an die BSV ab.
   Ich/wir ermächtig(n) hiermit meinen/unseren jeweiligen Versicherungsträger, der BSV den jeweiligen Arbeitgeber mitzuteilen.
   Ich/wir bestätigen die Richtigkeit aller Angaben.
   Nach Eingang dieses Antrags bei der BSV werden mir/uns zusammen mit den übrigen Unterlagen die Kreditbedingungen und Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Bank übersandt. Falls ich/wir mit deren Inhalt nicht einverstanden bin (sind), werde(n) ich/wir den BSV-Briefscheck nicht einlösen und an die BSV zurückleiten. Kosten entstehen mir/uns daraus nicht.
   Die Kreditkosten (Zinsen und Bearbeitungsgebühren) werden dem Antragsteller gemäß den Kreditbedingungen mit der Annahme des Kreditantrages durch die Bank bekanntgegeben. Antragsteller und Mitantragsteller haften gegenüber der Bank als Gesamtschuldner.

ACE

52 ☐ wird von der Bank ausgefüllt Z

53 Kto.-Nr.

54 BLZ

Im Zusammenhang mit der Aufnahme und der Abwicklung dieses Kredits werden der Schutzgemeinschaft für allgemeine Kreditsicherung (SCHUFA) Daten über den Kreditnehmer und etwaige Mitschuldner oder Bürgen zur Speicherung im Rahmen ihrer Tätigkeit übermittelt. Die Adresse der örtlich zuständigen SCHUFA wird von der Bank auf Wunsch mitgeteilt: außerdem ist die Bundes-SCHUFA e. V., Kronprinzenstr. 28, 6200 Wiesbaden, zur Auskunftserteilung bereit.

Wohnort ______ Datum ______ Unterschrift des Antragstellers ______ Unterschrift den Mitantragstellers

Nicht vergessen: Original-Lohn-/Gehaltsabrechnungen für die letzten drei Monate mitschicken!

Kreditantrag ausschneiden – ausgefüllt und unterschrieben zusammen mit den Gehaltsabrechnungen an die BSV senden. Einfacher geht's nicht.



ausprobiert...

Auch unten sauber

Wer beim Autowaschen bisher nur die Karosserie und den Innenraum, nicht aber Motor und Unterboden, reinigen konnte, der kann nun mit dem APA-Druckstrahlreiniger für Abhilfe sorgen. Durch Drehen des Düsenaufsatzes an diesem leicht zu bedienenden Gerät, kann der Wasserstrahl je nach Bedarf reguliert werden: Vom starken Spritzstrahl, wie unter den Kotflügeln nötig, bis zum Sprühregen. Beim Waschen des Motors und der Fahrzeugunterseite



zeigt die Abwinkelung der Lanzette, die mit einem Schlauch an den Wasserhahn angeschlossen wird, ihre Vorteile. Man kommt ohne große Mühe an die dreckigen Stellen. Vertrieb: APA GmbH, 7012 Fellbach, Preis: ca. 30,50 DM

... und empfohlen

Falzrost-Set

Rost – Alptraum aller Autobesitzer – tritt nicht nur am Unterboden und an den Karosseriehohlräumen auf, sondern besonders gern und heimtückisch an den Falzen, die durch das Umbiegen des Blechs an Türen, Klappen und Hauben entstehen. Wer sich die Mühe machen und diese unschönen Roststellen wirkungsvoll beseitigen will,



der kann sich von Teroson gleich einen ganzen Falzrost-Set kaufen, bestehend aus Rostumwandler, Karosseriedichtmasse und Hohlraumspray. Das Beseitigen des Rosts erfordert in der Praxis dann zwar viel Zeit und Geduld, ist aber auch für den Laien durchaus zu bewältigen. Als Zubehör wird aber eine Bohrmaschine mit rotierender Drahtbürste benötigt.

Vertrieb: Teroson GmbH, Hans-Bunte-Str. 4, 6900 Heidelberg 1, Preis: ca. 20,50 DM

... und empfohlen

Batterie-Wächter

Mancher Autofahrer hat sich schon darüber geärgert, daß seine Batterie beim ersten klirrenden Frost im Winter den Geist aufgegeben hat. Dabei ist der Fahrer oftmals selbst schuld, weil er im Sommer unterlassen hat, den Flüssigkeitsstand der Batteriezellen zu kontrollieren. Mit dem Einbau des APA-Batterie-Wächters kann man die Batterie-Kontrolle getrost vergessen: Wenn die Batterie-Flüssigkeit unter den erlaubten Pegel sinkt, leuchtet am Armaturenbrett eine Signallampe auf, die anzeigt, daß es an der Zeit ist, die



Batterie zu kontrollieren und wieder aufzufüllen. Einziger Nachteil: der Preis von 31,75 Mark.

Vertrieb: APA

... und bedingt empfohlen

Daimon-Signalleuchte

Praktisch und unverwüstlich ist die Daimon-Signalleuchte, die nachts von großem Nutzen sein kann, wenn es einmal darum geht, den Verkehr zu lenken (bei einem Unfall zum Beispiel). Denn man kann grünes, rotes oder weißes Licht wählen, dazu noch Dauer- und Morseschaltung. Die bei Polizei, Feu-



erwehr und Militär bewährte Lampe wartet mit neuem Design und neuer Technik auf und kann nebenbei auch Kinder faszinieren.

Vertrieb: DAIMON GmbH, 5000 Köln 30, Preis: 18 Mark.



Kettenspray

Nicht alle beweglichen Stellen eines Motorrads lassen sich problemlos schmieren. Davon können Motorradfans ein Lied singen. Als Ergänzung zu den herkömmlichen Kettenfetten gibt es jetzt von Liqui Moly das LM Kettenspray, das sich durchaus als schleuderfest erwiesen hat, und mit dem man auch schwer zugängliche Stellen gut erreichen kann.

Vertrieb: Liqui Moly

Preis: ca. 9 Mark

... und empfohlen



Licht auf Reisen

Wer viel unterwegs ist, der braucht auch bisweilen Licht zum Lesen oder Karten studieren. Eine sinnvolle Lösung dieses Problems – eine Taschenlampe ist höchstens ein Notbehelf – bietet Osram mit dem Reise-Set „Agilette" an.

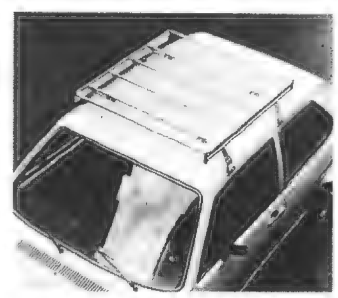
Eine Klemmleuchte im handlichen Reisebeutel hilft überall da, wo Strom vorhanden ist, also in Hotels, Schlafwagen und beim Camping. Die 40-Watt-Lampe gibt konzentriertes Licht und verhindert so, daß man sich die Augen verdirbt.

Vertrieb: Osram GmbH, 8000 München, Preis: ca. 28 Mark.

Einfache Montage

Einen neuen Dachgepäckträger haben die Gebrüder Happich GmbH auf den Markt gebracht. Zwei dicke Pluspunkte konnten wir dem „Happack 75" schon vor Inbetriebnahme geben: Einfacher Zusammenbau und leichte Montage auf dem Dach sparen Geduld, Zeit und Arbeit. Auch im Betrieb waren wir mit dem „Happack 75" zufrieden. Die breit ausgelegten Stützfüße, die auf den seitlichen Regenrinnen ruhen, sind mit Klemmschellen rüttelsicher befestigt. Auch die saubere Verarbeitung – feuerverzinktes Stahlblech und -rohr – gefiel uns. Er paßt auf fast jedes Autodach und kann 75 Kilogramm tragen. Vertrieb: Gebrüder Happich GmbH, 5600 Wuppertal, Preis: ca. 42 Mark.

... und empfohlen



Weitere Dachgepäckträger werden wir in den nächsten Ausgaben vorstellen.

Ein bequemer Sechszylinder

COMMODORE 2.5 S

Es ist ein Lückenfüller, aber einer, auf den man gerne ein Weilchen gewartet hat: Der Commodore steht zwischen Rekord und Senator und rundet das Opel-Programm an einer Nahtstelle ab, die mehr ist als eine Marktnische. Seine Reize: Der leistungsstärkste Sechszylinder aus dem Rekord-Motoren-Programm (115 PS) mit zweieinhalb Litern Hubraum ist das passende Triebwerk zu diesem kommoden Fahrzeug.

Man hat ganz einfach Platz in diesem neuen Opel, man sitzt bequem – vorn und hinten, man wird nicht vom Lärm gestört und man kommt flott voran. Also mehr als ein bloßer Sechszylinder? Mit Sicherheit – ein neues, langsam und feinfühlig entwickeltes Auto, gebaut mit dem Spielzeug der heutigen Großserienindustrie, dem Baukasten.

Den Motor gab's im Grunde genommen schon seit Jahren. Er leistet auch heute noch 115 PS, doch einige Manipulationen am Triebwerk haben ihn positiv verändert.

Er dreht leichter und schneller, er nimmt das Gas schneller an und bei hohem Tempo braucht er weniger Sprit. Er wurde höher verdichtet, erhielt eine exakter eingestellte Zündung und einen neuen Fallstromvergaser. Jetzt bringt er den Commodore auf 180, vor Jahren, waren's „nur" 175 km/h.



Zur Verbesserung des Fahrwerks: Eine neue Vorderachse wurde entwickelt, die Hinterachse wurde verfeinert.

Commodore-Fahrer können zwischen der zweitürigen und der viertürigen Limousine wählen – was freilich unnötig ist, denn ein solches Auto sollte man nur viertürig kaufen.

Hohen Marktanteil erhoffen sich die Rüsselsheimer Verkaufsexperten von der Berlina-Version, die besonderen Luxus bietet. Außerdem gibt es für Freunde der Sportlichkeit ein S-Paket. Auch dieses, so meinen wir, müßte beim Commodore eigentlich nicht sein.

Wer die Vorstellung des Commodore in der Werbung aufmerksam verfolgt, merkt schnell, wem die Rüsselsheimer dieses Auto gerne verkaufen wollen:

Denjenigen, die Komfort, Luxus und Leistung (bezahlen) wollen, die aber andererseits Wirtschaftlichkeit in der An-

schaffung und in der Unterhaltung erwarten. In der Tat: Ein viertüriger Sechszylinder für rund 17 000 Mark ist heute mehr als eine „Einstiegsdroge" in die obere Mittelklasse.

Manta mit Heckklappe

Er war jahrelang ganz oben unter den familientauglichen Sportcoupés. Jetzt erhielt er eine noch größere Klappe, eine dritte Tür ins Heck: Der Opel Manta wurde um die Version CC (Combi-Coupé) erweitert. Nur die Karosserie wurde anders, die technische Basis blieb. Hinter der Rückbank (umgelegt) sind jetzt 765 Liter Platz.

Den Manta CC gibt es in drei Ausstattungsversionen, als Standard, als Luxus und als Berlinetta – so was wie das Feinste vom Feinen. Fünf Motoren zwischen 1,6 und 2 Liter Hubraum stehen zur Wahl. Sie leisten zwischen 44 und 81 kW, also 60 bis 110 PS. Spitze ist der Zweiliter-Einspritzer, der 187 km/h schnell sein soll.

Der Markt für dieses neue Freizeit- und Familiencoupé ist offen: Angezielt werden jene, die ein elegantes Auto suchen, das sie im Beruf und nach Feierabend mit viel Spaß bewegen wollen - und die dafür auch dieses Geld ausgeben wollen.



Vor allem junge Kunden werden das auf sportlich getrimmte Manta E Coupé kaufen wollen.



Die weit nach oben öffnende und von Gasdämpfern gehaltene Heckklappe ist das Charakteristische an dieser Limousine Neuschöpfung.

Manta-Preise

Manta CC 1,6 L	13 460 DM	Manta CC E Berlinetta	
Manta CC 1,9 L	13 735 DM		17 325 DM
Manta CC 2,0 L	13 955 DM	Commodore, zweitürig	
Manta CC 2,0 LS	14 141 DM		16 765 DM
L-Ausstattung	+ 820 DM	viertürig	17 200 DM
Berlinetta-Ausstattung		Commodore, Berlina 2t	
	+ 1640DM		17 415 DM
Manta CC E L	16 538 DM	Berlina 4t	17 850 DM



Wer das Manta E Coupé zu zweit fährt und die hinteren Sitze entbehren kann, hat eine leicht zugängliche und bequem zu beladende Großraum-Packzone.



Bei ganz zurückgestellten Vordersitzen bleibt der hintere Knieraum sehr bescheiden. Beachtlich ist jedoch die Kopfhöhe im Coupé.

Bremsen ohne ABS.

Das neue Anti-Blockier-System von Bosch (ABS) verhindert das Blockieren der Räder. Das Fahrzeug bleibt bei Vollbremsung selbst auf nasser Fahrbahn lenkbar. „Die wichtigste Entwicklung seit dem Sicherheitsgurt", schreibt die Presse.

Sogar für einen Rallye-Fahrer ist es ein Alptraum: In einer engen Kurve muß er voll bremsen. Und das auf nasser Straße.

Blockieren jetzt die Räder, wird Lenken unmöglich, der Wagen treibt aus der Kurve.

Nur ein Fahrzeug mit rollenden Rädern ist lenkbar.

Man kann sich mit „Stottern" helfen: Bremsen. Nachgeben. Bremsen. Nachgeben. Bremsen.

Wie man „stottert" ist vielen bekannt. Doch in der Schrecksituation ist der Fahrer damit überfordert.

Nicht so die Elektronik.

Zusammen mit Automobilherstellern hat Bosch ein Regelsystem entwickelt, das automatisch und mit maximaler Bremswirkung „stottert": das Anti-Blockier-System, genannt ABS.

Drehzahlfühler überwachen die einzelnen Räder. Neigt ein Rad zum Blockieren, senkt die Hydraulik den Bremsdruck für dieses Rad. Dann wird der Druck sofort wieder bis an die Grenze der Haftung angehoben. Heben und Senken wiederholen sich mehrfach in der Sekunde. Eine ähnlich gute Bremsung schaffen ohne ABS auch Experten höchstens im Test.

Kaum im Notfall.





Bremsen mit ABS. (Neu.)

So heftig man auch tritt, der Wagen bleibt schnurgerade in der Spur.

Schön, werden Sie sagen, aber was geschieht, wenn sich die rechten Räder auf dem vereisten Randstreifen befinden und die zwei linken auf der bereits trockenen Fahrbahn? Kommt man dann nicht auch unweigerlich ins Schleudern, wenn man voll bremsen muß? Nein. Da die Räder nicht blockieren, sind die berüchtigten Dreher leicht zu vermeiden.

Außerdem kann ABS im Vergleich zur Blockierbremsung den Bremsweg verkürzen.

Man kann schon verstehen, warum die Presse kürzlich ABS als „Super-Bremse" bezeichnet hat. Sie bedeutet das Ende der meisten Schleuderunfälle durch Bremsen.

Seit über 50 Jahren baut Bosch Druckluft-Bremsanlagen.

Wir wissen also, wie wichtig die Bremsanlage für das Auto ist. ABS hat deshalb Millionen härtester Testkilometer hinter sich. Und in der Fertigung wird jedes Teil den strengsten Qualitätsprüfungen unterzogen, die es bei Bosch gibt. Zusätzlich schützt eine Überwachungs-Automatik, indem sie – sollte sie eine Störung entdecken – auf herkömmliches Bremsen umschaltet. Mit dem von Bosch entwickelten elektronischen ABS-Prüfgerät findet der Fachmann die Ursache schnell.

BOSCH

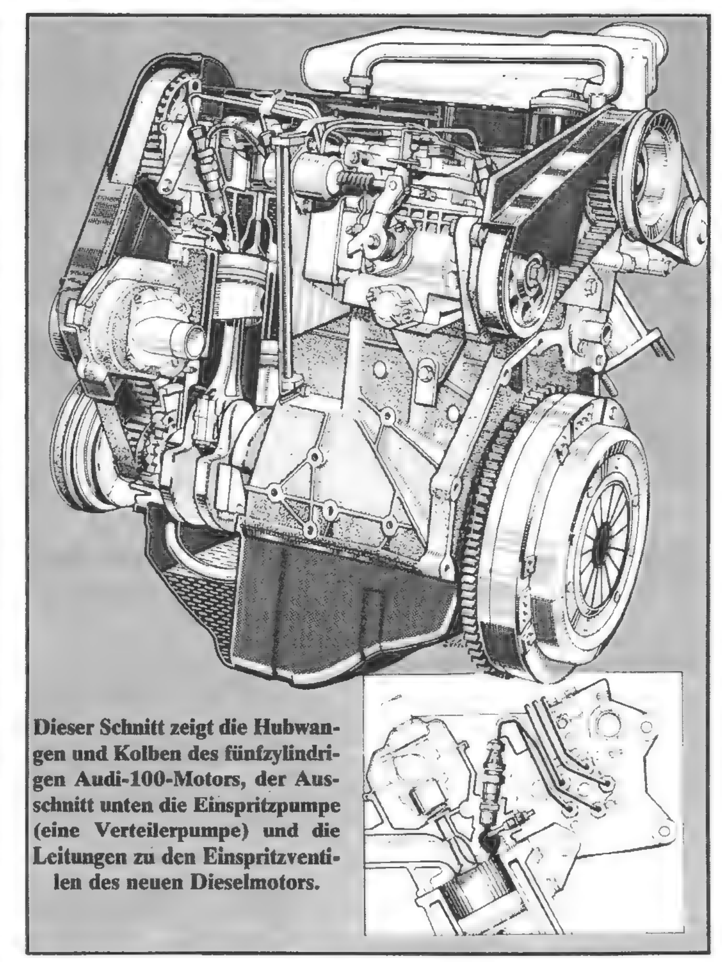


Fünfzylindriger Diesel im Audi 100

Als spektakulären Auftakt zur Diesel-Produktion schickte das Werk den Leiter des Fahrversuchs Jörg Bensinger und den Motorjournalisten Bodo Grosch auf eine Langstreckenfahrt durch Europa, Asien, Australien, Südamerika und Afrika.

Darauf haben die Diesel-Fans schon lange gewartet. Jetzt gibt's den Audi 100, das komfortabelste Fahrzeug des VW-Audi-Konzerns auch mit einem leistungsstarken Dieselmotor. Der Fünfzylinder aus Ingolstadt zeigte sich bei seiner Vorstellung als ruhig laufende Maschine, die mehr Temperament hat und weniger verbraucht als die vergleichbare Konkurrenz. Aus zwei Litern Hubraum werden 51 kW, also 70 PS, geholt. Unsere Testfahrt über 500 Kilometer Autobahn ergab einen Verbrauch von etwa 11,5 Liter. Der mit Dauervollgas erreichte Reiseschnitt auf einer recht vollen Autobahn lag bei 128 km/h, die gemessene Spitze bei 149 km/h.

Kurze Probefahrten im schwäbisch-fränkischen Unterland, rund um die NSU-Metropole Neckarsulm, bewiesen, daß dieses Audi-Auto der Hunderter-Baureihe neuen Auftrieb verleihen kann, indem es neue Märkte erschließt.
Da muß man nicht nur an das Audi-Taxi denken: Ein Audi 100 D kommt mit 0,6 Litern Dieselkraftstoff zehn Kilometer weit, wenn er 50 km/h fährt. Der Benziner braucht unter den gleichen Bedingungen 0,95 Liter. Mit weniger als 18 Sekunden von Null auf Hundert bewegt er sich sogar noch flott vom Fleck.
Da bieten sich auch neue Export-Chancen an, Italien beispielsweise oder Schweden, wo schon der Golf gut zu verkaufen ist.
Und schließlich wird der ruhig laufende Diesel aus Ingolstadt auch hierzulande seine Freunde finden: Vielfahrende Vertreter, die in diesem neuen Auto deutliche Komfortsteigerungen und spürbare Finanzentlastungen als Argumente bringen können, wenn es um die Bestellung des nächsten Dienstwagens geht.
Auch in staatlichen Fuhrparks wird der Diesel-Audi sicherlich dann besser und wirtschaftlicher fahren als ein abgemagerter Benziner in der gleichen Karosserie – zumindest dann, wenn er ständig läuft und häufig vollbesetzt ist.



Dieser Schnitt zeigt die Hubwangen und Kolben des fünfzylindrigen Audi-100-Motors, der Ausschnitt unten die Einspritzpumpe (eine Verteilerpumpe) und die Leitungen zu den Einspritzventilen des neuen Dieselmotors.

Wirbelkammer-Motor

Das nach seiner Form und Funktion so benannte Wirbelkammer-Brennraum-Verfahren gibt der neuen Maschine wegen der erst dadurch möglichen optimalen Gemischaufbereitung die „sanfte Verbrennung". Sie sorgt für einen weichen Motorbetrieb. Das von früher gekannte harte Tuckern tritt beim Audi-Diesel nicht auf.
Zum günstigen Kraftstoffverbrauch kommt der Diesel ganz allgemein, weil es – mit einer hohen Verdichtung – möglich wird, den thermodynamischen Wirkungsgrad der Verbrennungsmaschine besser auszunutzen. Außerdem verbrennt der Diesel-Motor im Teillastbereich besser. Der neue Fünfzylinder erreicht seine Höchstleistung von 70 PS bei 4800 Umdrehungen pro Minute, sein maximales Drehmoment von 124 Nm bei 3000 l/min. Die Maschine ist 23 :1 verdichtet.

das ist mehr als doppelt soviel wie bei einem herkömmlichen Benziner.
Wie beim Golf-Diesel wird auch hier die Nockenwelle mit einem Zahnriemen angetrieben, was zu weniger Laufgeräuschen führt.

Sechs Ausstattungsvarianten

Der Audi 100 5 D wird in vier Ausstattungsvarianten der Stufenheckausführung sowie in zwei Ausstattungsversionen der Schrägheckausführung Avant angeboten. Daraus sind folgende Modellbezeichnungen abgeleitet:

Preise

Zweitürig:
Audi 100 5 D, 18 095 DM
Audi 100 L 5 D, 19 000 DM

Viertürig:
Audi 100 5 D, 18 700 DM
Audi 100 L 5 D, 19 605 DM
Audi 100 GL 5 D, 20 970 DM
Audi 100 CD 5 D, 24 415 DM
Audi 100 Avant L 5 D, 20 230 DM
Audi 100 Avant GL 5 D, 21 595 DM

Wie alle Audi-100-Modelle ist auch der Diesel-Fünfzylinder serienmäßig reichhaltig ausgestattet. Die Grundausstattung bietet viel Komfort, L- und GL-Ausstattungen besitzen zusätzlich zahlreiche praktische und angenehme Details. In der luxuriösen CD-Ausstattung wird ein Höchstmaß individueller Wünsche erfüllt.





Ein neuer Deuxcheveaux?

Mit dem Visa will Citroën zwei Käuferschichten erobern

30 Jahre nach der Schöpfung des 2-CV – daß es ein echter Schöpfungsakt war, beweist die Tatsache der weltumspannenden Beliebtheit dieses Autos – trat Citroën am Pariser Salon im Oktober mit einem neuen Wagen an die Öffentlichkeit, der den zukunftsträchtigen Namen Visa trägt. Sein Platz liegt zwischen dem „Entchen" und dem GS, den es auch schon acht Jahre lang gibt. Und deshalb muß man fragen, welches der beiden Autos er langfristig ablösen soll. Wahrscheinlich alle beide, denn es gibt ihn mit zwei Motorversionen, einmal mit 26 kW (36 PS) und zum zweiten als Vierzylinder mit 41 kW (57 PS).

Von der Karosserie her gibt es drei Ausführungen. Den schwachen Motor erhält man im Spécial und im Club, den starken Motor gibt es nur im Visa-Super. Gemeinsam haftet den neuen Autos aus Paris die Sparsamkeit im Verbrauch an, die kurze Baulänge (weniger als 3,70 m), viel Komfort im Innenraum, eine großzügige Geräuschdämmung und der täglich spürbare Beweis für praktische Konstruktionen in Details. Dies beginnt mit den fünf Türen, geht über die umklappbare Rücksitzbank bis zu neuen Ideen am Armaturenbrett.
Äußerlich überrascht der Wagen durch Stoßfänger aus dem thermoplastischen Elastomer, jener geheimnisvoll klingenden Mischung aus den Retorten der Chemiekonzerne, die innig verbunden mit Metallträgern ist, und dadurch den Aufprall bis zu fünf km/h so elastisch dämpft, daß sie nach kurzer Zeit wieder ihre ursprüngliche Form annehmen.
Man kennt solche Stoßstangen und Schutzschilde von anderen Konstruktionen. Beim Visa bieten sie vorne und hinten optisch auffällige, markante Details.
Der optisch auffallendste Gag ist das Armaturenbrett, die sogenannte Instrumententafel, bei der man die Handschrift der Ingenieure und Techniker wiederfindet, die auch im CX arbeiteten. Das Werk gab bekannt, man habe anhand einer Studie eine auf diesen speziellen Fahrzeugtyp abgestimmte Ausstattung entwickelt, wobei man bemüht war, die während der Fahrt am meisten benötigten Bedienungselemente in Reichweite, also in unmittelbarer Lenkradnähe zu gruppieren.
Wenn dieses Problem, das von uns immer wieder in Testberichten kritisch untersucht wurde, gelöst worden ist, dann muß man der Firma Citroën hohes Lob aussprechen. Wir wollen aber mit dem Urteil noch abwarten, bis wir längere Probefahrten hinter uns haben. Nach rund 300 Kilometern in den unterschiedlichsten Modellen, auf sehr schnellen und zum Teil anstrengenden griechischen Straßen, sind jedoch deutliche Vorteile gegenüber herkömmlichen Lösungen zu registrieren.

Logik am Schalter

Markant ist links neben dem Lenkrad ein fast klobig wirkender Zylinder, der vom Werk als „Satellit" bezeichnet wird. In diesem Zylinder, der aus drei Teilen besteht, wird alles geschaltet, was mit Regen, Straße und Dunkelheit zu tun hat. Das Oberteil bedient den Scheibenwischer und die Waschanlage. Das Mittelteil nimmt den wechselseitigen Kippschalter für den Blinker auf und bedient die Hupe. Das Unterteil



Damit der Fahrer im Alltag nichts falsch macht, investierten die Citroën-Ingenieure Gehirnschmalz fürs Armaturenbrett

ist für das Fahren bei Dunkelheit (Standlicht, Abblendlicht, Fernlicht und Lichthupe) reserviert. Rechts liegen auf einem Ausleger die wichtigsten Bedienungselemente für Heizung und Belüftung. In der Mitte über dem einspeichigen Lenkrad findet man Knöpfe und rechts blendfrei die Instrumentenkonsole. Das Radio liegt vor dem Schalthebel. Links und rechts des Lenkrades praktische und großflächige Ablagen, links und rechts der Instrumentenkonsole Belüftungsrosetten.





Von vorn und hinten weist der Visa deutliche Citroën-Stilelemente auf.

Zweizylinder mit 652 cm³

Wie langlebig Motoren nicht nur in den Fahrzeugen, sondern auch in den Fabriken sind, beweist das Beispiel Citroën. Dort hat man aus dem ursprünglichen 435/602-cm³-Aggregat jetzt einen neuen Motor entwickelt, der 26 kW, also 36 PS erzeugt und damit um 4 PS stärker ist. Die Bohrung wurde um drei Millimeter auf 77 Millimeter erweitert. Da man die gleiche Kurbelwelle verwendet, bleibt auch der Hub gleich und es entstand nur ein Hubraumzuwachs von 50 cm³. Die Kurbelwelle wurde allerdings jetzt in der Mitte noch einmal gelagert. Das Maschinchen gibt bei 5500 Umdrehungen seine Höchstleistung ab und sein maximales Drehmoment setzt schon bei 3500 Umdrehungen ein. Die „Frisur" an der Maschine brachte einen Drehmomentgewinn von 1,1 mkp, ohne daß die Drehzahl angehoben werden mußte. Das bedeutet: Die Maschine leistet jetzt mehr und ist sogar noch ruhiger geworden.

Die Ingenieure in Frankreich führen diese Verbesserung auf eine neuartige vollelektronische Zündanlage zurück, wie sie erstmals in der Serie eingeführt worden ist. Der Witz dieses Systems liegt darin, daß im Kupplungsgehäuse zwei Fühler installiert sind, der eine 10°, der andere 45° vor dem oberen Totpunkt. Ein am Schwungrad liegender Metallnocken löst bei jeder Umdrehung berührungslos Impulse an den Fühlern aus. Diese Impulse gehen in einen kleinen Rechner, der über einen Unterdruckgeber im Saugrohr auch über den Ladezustand des Motors informiert wird und anhand vorgegebener Werte die jeweiligen idealen Zündzeitpunkte errechnet. Der Rechner hat also die Aufgabe, den idealen Augenblick, in dem der Zündfunke überspringen muß, auszutüfteln. Sein Wissen holt er aus der Motordrehzahl und aus dem Druck im Ansaugkrümmer. Außerdem schaltet er den Stromkreislauf des Primärstroms zur Zündspule, und dieses auch in dem Moment und mit der Stromstärke, die notwendig ist, um die Energie für die beiden Zündkerzen an der Hochspannungsseite zu erzeugen.

Die Vorteile des Systems, die bei einem zweizylindrigen Kleinwagen zunächst wie Luxus klingen mögen, aber im Hinblick auf die Energiesituation sicherlich diskutierenswert sind: Man muß die Zündung nie mehr einstellen. Alle Kontakte fehlen, es gibt also keinen Verschleiß mehr. Die Zündleistung wird genau dem jeweiligen Bedarf der Maschine angepaßt. Weil eine bessere Leistung erreicht wird, kommt es zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch, zu einer Verbesserung des Drehmoments bei niedrigen Drehzahlen, zu einem größeren Anzugsvermögen, zu einer besseren Beschleunigung und schließlich auch zu weniger Schadstoffausstoß.

Die sehr hohe Zündkerzenleistung verbessert schließlich das Kaltstartverhalten selbst bei einer nicht vollgeladenen Batterie. Nach Werksangaben kommt es noch zu einer Funkenbildung bei 20 Umdrehungen in der Minute, die ein sehr müder Anlasser noch aus einem kaltgefrorenen Motor herausorgeln kann. Schließlich sollen auch die Kerzen länger leben.

Visa-Super mit Vierzylinder

Der größere Wagen aus der Baureihe hat einen querliegenden vierzylindrigen Reihenmotor mit 1100 cm³ Hubraum. Dieser moderne Motor mit obenliegender Nockenwelle, bei dem ebenfalls sehr viele Leichtmetall-Legierungen verwendet werden, hängt an einem gemeinsamen Schmierkreislauf mit dem Getriebe. Fachleute kennen diese mechanische Einheit aus der Modellreihe Peugeot 104 GL 6. Im Zusammenhang mit einer sehr „langen" Achsuntersetzung (3,56:1) und dem geringen Gewicht von 800 Kilogramm (der Spécial wiegt leer nur 735 Kilogramm) gibt es auch hier sparsame Verbrauchswerte.

Beide Autos haben übrigens eine neue Scheibenbremse. Im Visa Spécial und im Club wird eine neuentwickelte Lenkung eingebaut, im Visa-Super wurde die Lenkung vom Citroën LN übernommen.

Da der Zweizylinder-Motor luftgekühlt ist und der Vierzylinder wassergekühlt, kann in den Autos natürlich nicht die gleiche Heizung eingebaut werden. Beim luftgekühlten Motor wird die einströmende Luft nicht direkt weitergeleitet, sondern sie muß einen Wärmetauscher passieren.

Wer den Citroën und seine oft unkonventionellen Eigenarten

Abbildung und Beschreibungen 20 TS

RENAULT 20 TS

Der große Renault: Wie Sie ihn sehen.

Und wie Ihre Brieftasche ihn sieht.



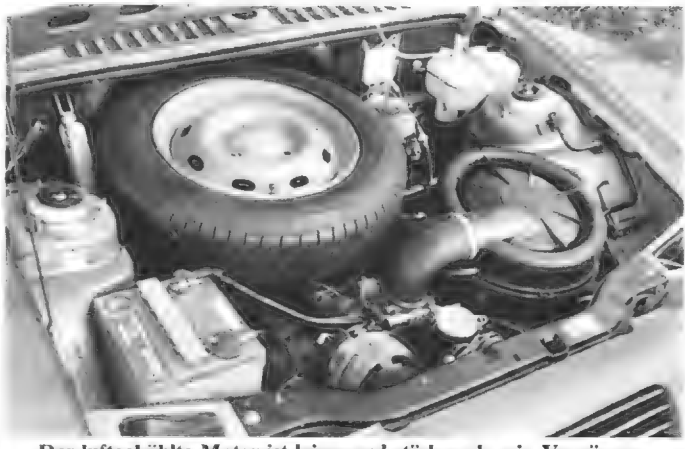
Das Programm der Großen von Renault:
20 TL: 1,7 l, 71 kW (96 PS), Spitze 163. Der große Komfortable mit den günstigen Kosten.
20 GTL: Servolenkung etc. Der große Luxuswagen für Kostenbewußte. Testverbrauch nur 11,2 l.
20 TS: 80 kW (109 PS). Ein 2-Liter wie kein Zweiter. Ob Motorkraft (17,2 mkg schon bei 3.200 U/min.), Luxus oder Sicherheit.
30 TS V6: Ungewöhnlicher Luxus und kompromißlose Sicherheit (incl. Frontantrieb) in der 6-Zylinder-Klasse. Souveräne Leistung durch 2,7 l-V6-Triebwerk mit 2 obenliegenden Nockenwellen.

Die Großen.
Renault 20. Renault 30.

Renault empfiehlt
elf Motorenöle.

RENAULT
Autotechnik für den Menschen.

78/5/7651/007a



Der luftgekühlte Motor ist leiser und stärker als sein Vorgänger.





Die vorderen und die hinteren Sitze sind einfach, aber sehr bequem.

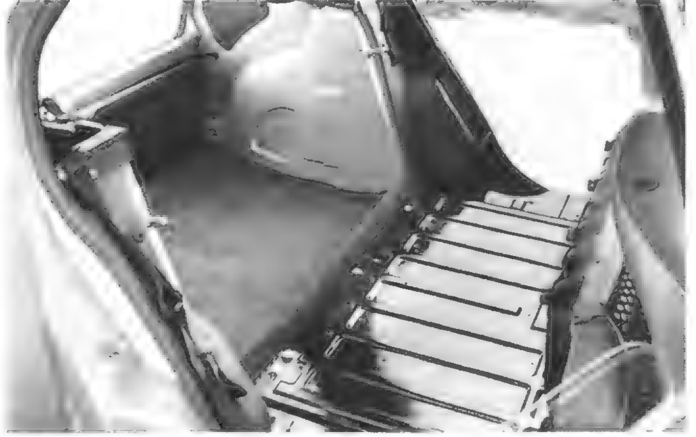
liebgewonnen hat, wird in diesem kleinen Wagen, der im Frühjahr auch in Deutschland auf den Markt kommen soll, sicherlich einen guten Freund finden. Er ist sparsam, kompakt und geräumig, hat eine Heckklappe und eine zeitgemäße Form, die von der Seite zunächst an den Renault 14 erinnert, von vorne und hinten aber deutliche Citroën-Stilelemente aufweist. Der frontgetriebene Wagen ist technisch auf dem Stand der Zeit. Seine Radaufhängung (vorne Schraubenfedern mit integrierten Teleskopstoßdämpfern, hinten gezogene, einzeln aufgehängte Räder, Schraubenfedern und integrierte Teleskopstoßdämpfer) gestattet viel Komfort und dennoch ein sicheres Fahrwerk. Seine Bremsen sind ausgereift und stabil und seine Ganzstahl-Karosserie entspricht den neuesten Sicherheitsforschungs-Ergebnissen. Die europäische Regelung über vorstehende Kanten ist genauso akzeptiert wie die amerikanischen Limits. Schließlich ist auch die Sicht nach außen ausgezeichnet.



Der Star: Als Visa-Super mit Vierzylinder und seitlichem Rammschutz.



Praktischer Kleinwagen mit Idealform und fünf Türen.



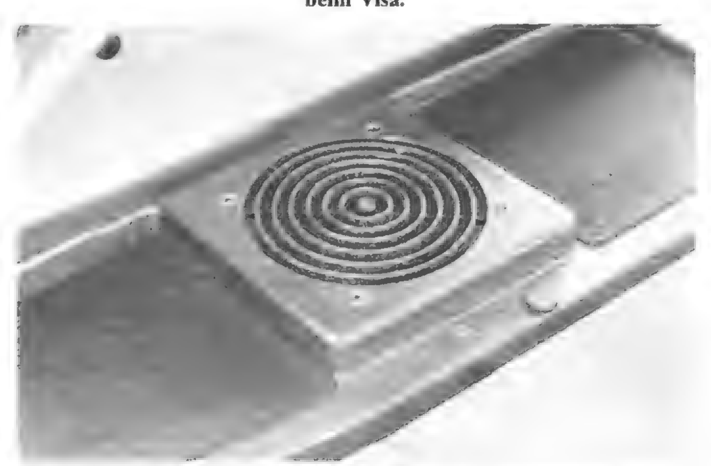
Die Rückbank läßt sich mit ein paar Handgriffen vollkommen umlegen und versenken.



Armlehnen und Ablagekästen sind nicht bei allen Kleinwagen so stabil wie beim Visa.



Selbstverständlich hat auch der Heckwischer sein leicht zugängliches Reservoir.



Unter der Heckablage ist Platz für einen Lautsprecher.

Unser Eindruck nach den Probefahrten: Der Vierzylinder könnte bei der deutlich höheren Endgeschwindigkeit etwas leiser sein, man müßte ihn also noch besser dämpfen. In Kurven erfordert die Lenkung leider immer noch hohe Haltekräfte. Der kleinere Zweizylinder besticht durch seine zuverlässige und diskrete Arbeitsleistung. Er bietet heute mehr Sicherheit und Komfort als die ganze vergleichbare Konkurrenz und er wird sicherlich eines der preiswertesten Billigautos.

eba



Der einarmige Wischer an der Frontscheibe wurde schon in den dreißiger Jahren entwickelt. Bei Citroën wird er sorgsam gepflegt. Auch der Heckwischer ist vorbildlich. **Fotos: Hans-Peter Feddersen**

Die Schweden setzen auf den Diesel, auf Verfeinerung und auf ein ganz gewöhnliches Getriebe

Es ist traurig, aber wahr geworden: Da gibt es ein Automatik-Auto und dieses Auto geht nicht. Wenigstens im Verkauf, denn auf der Straße fuhr sich der Volvo 343 mit der von Daf übernommenen Variomatik ja ohne ernste Probleme. Jetzt bietet Volvo dieses Auto auch mit einem ganz gewöhnlichen Schaltgetriebe an, macht es damit um 700 Mark billiger und nimmt denen, die immer behaupteten, hier handele es sich um ein Oma-Auto oder um einen Anfänger-Wagen ein image-unfreundliches Argument aus der Hand. Die Motorleistung mit 51 kW oder 70 PS ist geblieben. Bei den großen Volvos gibt es einige interessante Detailverbesserungen, die die in Sicherheit und Technik ausgereiften Autos noch wertvoller machen.

Bald mit Sechszylinder-Diesel

Ab Frühjahr 1979 gibt es die Limousinen und Kombis der 240er-Reihe auch mit Diesel-Motor. Volvo wird dann den ersten (und bisher einzigen) Sechszylinder-Dieselmotor anbieten. Er hat 2383 cm³ Hubraum und leistet 60 kW. Nach Werksangaben beschleunigt der Wagen in nur 17,5 Sekunden von Null auf Hundert. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 150 km/h. Seine Leistungen lassen sich also mit dem fünfzylindrigen Audi 100 Diesel vergleichen. Der neue Motor soll bei Vollgasfahrt mit nur 9 Litern auf 100 Kilometer auskommen. Auch die Schweden verwenden die Konstruktion der Wirbelkammer, um den Kraftstoff vor der Verbrennung besser auszunutzen. Der Motor ist 23,5 : 1 verdichtet. Einzigartig ist auch das Getriebe mit dem Overdrive (Schongang). Dieser elektrisch zuschaltbare Gang für schnelles Fahren bei schon erreichter Spitze hilft zweifach: einmal wird das Lärmniveau abgesenkt, zum anderen wird die Drehzahl des Motors und damit der Verbrauch reduziert.
Gebaut wird die Maschine von der Volkswagen AG, obwohl die Schweden seit Jahren eigene Sechszylinder-Diesel-Motoren fertigen. Mit der Kooperation will man erhebliche Investitionskosten sparen. Nach dem heutigen Preisniveau sollen die Limousine 244 GL D 6 rund 23 500 Mark und das Kombimodell 245 GL D 6 knapp 27 000 Mark kosten.



Dieses zweitürige Schwedenauto mit der großen Heckklappe erhielt neue Farben, bessere Blinker und andere Verbesserungen.

In den Details besser

Ein ausgereifter Jahrgang der Baureihe 240/260 des schwedischen Automobilherstellers Volvo bietet im Herbst 78 gezielte Detailverbesserungen.

Zunächst muß man, wenn man die Modellreihe 240/260 von Volvo sieht, genau hinsehen, was anders geworden ist. Dies ist aber immer so, wenn ein Hersteller gezielte Verbesserungen bringt. Am auffälligsten sind die jetzt viereckigen Frontscheinwerfer der 240er Typen, mit denen die Fahrbahn besser ausgeleuchtet werden kann, weil sie eine größere Lichtausbeute zulassen.

Auch die Heckpartie weist optische Veränderungen auf. Der Kofferraumdeckel wurde fast 10 cm nach unten gezogen, womit eine nachteilige Situation beim großen Volvo etwas gemildert werden konnte: Das hintere Abschlußblech des Kofferraums reicht nicht mehr ganz so hoch hinauf, und diese Maßnahme erleichtert die Be- und Entladung des Kofferraums.

Man muß es erwähnen, weil ein solches Beispiel auch zeigen kann, wie man durch Fleißarbeit ein Auto wertvoller macht: Der Kofferraumdeckel läßt sich jetzt viel einfacher öffnen als vorher und dies war erst möglich, als neue Scharniere entwickelt wurden.

Es gibt kaum einen Hersteller, der nicht immer wieder Änderungen am Fahrwerk bekanntgibt. Und wenn man dann vergleicht, was so von Jahr zu Jahr anders gemacht wird, so muß man sich hinterher fragen, welcher Maßstab eigentlich vorher gültig war. Sind es die offensichtlich doch bekannten Kundenwünsche? Ist es der Markt? Ist es eine noch feinfühligere Anpassung an die Straßen?

Oder ist es schlicht das Eingeständnis der wohl nicht zu leugnenden Tatsache, daß man mit dem Vorgängermodell eben doch nicht so gut war, wie man damals propagiert hat?

Volvo hat am neuen Modell die Stabilisatoren vergrößert. Zusätzlich sorgen härtere Dämpfer für besseren Fahrbahnkontakt. Die Limousinen mit Einspritzmotor und die der 260er-Baureihe haben an der Hinterachse Gasdruckdämpfer, und das Kombimodell erhielt Stoßdämpfer, die sich bei schwerer Zuladung automatisch auf die vorgeschriebene Höhe liften lassen (wenn am Armaturenbrett ein Schalter umgelegt wird). Außerdem wurden die Motorleistungen beim 2,1-Liter-Vierzylinder von 74 auf 79 und beim 2,7-Liter-Sechszylinder von 103 auf 109 kW angehoben.



Auch der Innenraum wurde freundlicher gestaltet. Bei getönten Scheiben gibt es oben an der Frontscheibe einen dunklen Streifen.



Beachtenswert sind die serienmäßigen Dreipunkt-Automatikgurte auf den Rücksitzen. Foto: Feddersen



Autopflege und Abfallbeutel

Es ist schon ärgerlich, wenn man sieht, wie so mancher Zeitgenosse sich mit einem Wurf aus dem Fenster unbequemer Abfälle entledigt, die dann zur Zierde der im Unrat versinkenden Straßenränder dienen. Einen kleinen Beitrag zur Abhilfe dieses Müllproblems leistet jetzt Autopflegemittelhersteller „Johnson". Seit Mitte Spetember enthält der „Johnson Auto Pudding" einen selbstklebenden Abfallbeutel in der Packung. Der Beutel haftet rückstandslos auf Blech und Kunststoff und bietet bei Ausflügen eine dankbare Alternative zu überquellenden Aschenbechern; eine gute Idee, die andere auch haben sollten.

Unfallkosten steuerlich auch bei Verschulden absetzbar

Kosten für Unfälle zwischen Wohnung und Arbeitsplatz sind steuerlich absetzbar. Dies geht aus einem jetzt veröffentlichten Urteil des Bundesfinanzhofes in München hervor. Danach werden mit den Pauschbeträgen für Fahrten von und zum Arbeitsplatz mit dem eigenen Fahrzeug außergewöhnliche Kosten wie Unfallbelastungen nicht abgegolten.

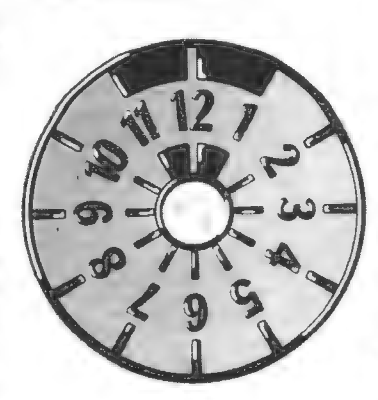
Damit stellte der Bundesfinanzhof entgegen früherer Rechtsprechung klar, daß auch geringere Unfallkosten neben den Pauschbeträgen absetzbar sind (Aktenzeichen VI/158/76). Diese Ausführungen entsprechen der Entwicklung der Rechtsprechung. Richtig ist auch, daß der Bundesfinanzhof in seinem Beschluß vom 28. November 1977, BStBl II S. 105 den Grundsatz aufgehoben hat, daß die Aufwendungen zur Beseitigung von Unfallschäden bei Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte nicht anerkannt werden, wenn der Arbeitnehmer bewußt oder leichtfertig gegen die Verkehrsvorschriften verstoßen hat (dazu auch BFH-Urteil vom 24. 2. 1978, BStBl II S. 380).

Ausgenommen sind jedoch nach wie vor private Gründe, z. B. für einen nichtberuflichen Umweg oder Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch Alkoholgenuß. Außerdem sind steuerfreie Ersatzleistungen durch andere abzuziehen.

Konkurrenz für den TÜV

Viele Autofahrer haben sich schon über lange Wartezeiten beim TÜV geärgert. Nicht selten geht bei der Überprüfung des Wagens ein ganzer Urlaubstag verloren und oft muß man noch ein zweites Mal vorfahren. Das kann man sich jetzt alles sparen, wenn man sein Fahrzeug vom Deutschen Kraftfahrzeug-Überwachungsverein (DEKRA) überprüfen läßt.

Die DEKRA bietet jetzt, als amtlich anerkannte Überwachungs-Organisation, nach Paragraph 29, Anlage III der StVZO, ein neues Überprüfungs-Paket an: Am gleichen Tag kann das Fahrzeug jetzt überprüft, eventuell repariert und abgenommen werden. Das geschieht entweder in einer der DEKRA-Prüfstellen oder in einer der 2000 Werkstätten, mit denen DEKRA zusammenarbeitet. Dorthin kommt dann ein DEKRA-Ingenieur, wenn vorher ein Termin vereinbart wurde.



Man gibt seinen Wagen morgens in die Werkstatt und holt ihn abends mit frischer Plakette ab. Das Auto wird in der Zwischenzeit vom neutralen DEKRA-Ingenieur überprüft. Mit Zustimmung des Halters können notwendige Reparaturen sofort ausgeführt werden. Eine neue Vorführung des Fahrzeugs wird somit vermieden. Zudem spart man auch Reparaturkosten, da keine Pauschalaufträge erteilt werden müssen (nach dem Motto: Machen Sie den Wagen bitte TÜV-fertig), sondern anhand der Prüfergebnisse ein festumrissener Instandsetzungsauftrag erteilt werden kann. Die Kosten für die Überprüfung betragen 35 Mark, gleichgültig, ob sie in einer DEKRA-Prüfstelle oder in einer Werkstatt ausgeführt wurde.

Der Fahrzeughalter muß jedoch einen Überwachungsvertrag mit der DEKRA abschließen. Das heißt, daß er einmal im Jahr zur Überprüfung des Fahrzeuges kommen muß. Sollte er dies nicht tun, so muß er nach Ablauf der Plakette, die auch zwei Jahre gültig ist, wieder zur TÜV-Untersuchung. Vorteil der jährlichen Überprüfung: Mängel können früher erkannt und Folgeschäden somit vermieden werden.

Auskünfte über Werkstätten und Prüfstellen erhält man bei der DEKRA-Hauptstelle in 7000 Stuttgart 81, Schulze-Delitzsch-Str. 49, Telefon: 07 11/78 61-1.

Vorsicht bei Starthilfe-Kabeln

Starthilfe-Kabel, also jene dikken Strippen, mit denen man von einem gesunden Auto den Strom abzapft, um eine leergewordene Batterie aufzupäppeln und den Anlasser wieder in Gang zu bringen, sind mit Vorsicht anzuwenden. Wenn Fehler gemacht werden, kann sogar die Batterie zerstört werden, ja sie kann sogar explodieren.
Deshalb nennt der ACE einige Tips, die unbedingt beachtet werden müssen. Der ACE hat einen der größten Starthilfe-Kabel-Hersteller veranlaßt, diese Tips als Gebrauchsanweisung dem Kabel beizulegen.

- Grundsätzlich dürfen nur Batterien miteinander verbunden werden, die die gleiche Voltzahl haben.
- Es ist darauf zu achten, daß die Fahrzeuge sich nicht berühren, also die Stoßstangen oder Karosserien (= Masse) keinen Kontakt haben.
- An beiden Fahrzeugen die Radios ausschalten.
- Am stromspendenden Wagen muß der Motor laufen. Vorsicht: Kabel können sich lösen und in den Ventilator geraten.
- Das rote Kabel verbindet die beiden positiven Pole (+), das schwarze Kabel verbindet die beiden negativen Pole (–).
- Die Starthilfe ist noch wirksamer, wenn das Masseband von der stromschwachen Batterie gelöst wird. Vor dem Abklemmen des Starthilfekabels muß diese Massezuleitung aber unbedingt wieder aufgesteckt werden.
- Die Stromspende funktioniert so, daß die starke Seite den Strom liefert und die schwache Seite versucht, mit diesem Strom den Motor anzuwerfen.
- Wenn der Motor des defekten Fahrzeugs läuft, zuerst die schwarze Zange vom Minuspol der schwachen Batterie lösen und dann vom Minuspol der starken Batterie. Anschließend die rote Zange am Spender-Fahrzeug entfernen und danach am Empfänger.
- Achtung: Bei einigen ausländischen Fahrzeugen kann Masse auf Plus geschaltet sein, in diesem Fall sind die Kabel über Kreuz zu führen.
- Bei längeren Startversuchen empfiehlt es sich, die Verschlußkappen der Batterizellen an der schwachen Batterie aufzuschrauben, damit sich dort kein Knallgas bilden kann.

Der ACE empfiehlt weiter: Bitte lesen Sie in Ihrer Betriebsanleitung das entsprechende Kapitel über die Lichtmaschine. In manchen Betriebsanleitungen werden zusätzliche Hinweise gegeben.

Fiat Ritmo ab 9990 Mark

Seit Oktober bereichert Fiat's jüngster Sproß, der Ritmo, den deutschen Markt. Im Lenkrad 4/78 hatten wir diesen unkonventionellen Golf-Konkurrenten bereits vorgestellt. Dabei ist uns dann leider auch ein Fehler unterlaufen: Der Ritmo wird serienmäßig mit Scheibenwischer geliefert. Zwischen sechs Versionen können Ritmo-Käufer wählen: Der dreitürige 1100 L kostet 9990 Mark, mit fünf Türen 10 490 Mark. Der 1100 CL kostet in der dreitürigen 10 790 und in der fünftürigen Version 11 290 Mark. Der 1500 CL schließlich kostet als Dreitürer 11 590 Mark und als Fünftürer 12 090 Mark.



An alle . . An alle . .
Original Blaupunkt Autoradio mit CB-Funk zum Bertelsmann-Preis.
Nur
198,40 DM
Zahlung 1 x 73,40 DM (+ 2,20 DM Versandkostenanteil) danach 5 x 25,– DM.
12 Monate Garantie
BLAUPUNKT
BLAUPUNKT KOBLENZ CB
Mit dem Kauf dieses Angebotes werden Sie Mitglied im Bertelsmann Lesering.
Nutzen Sie die Vorteile!
Sie haben jetzt die Chance, das große Club-Freizeit-Programm kennenzulernen:
Bücher, Schallplatten und MusiCassetten. Ein Super-Angebot an Unterhaltungselektronik. Urlaubsreisen in alle Welt. Und viele, viele attraktive Freizeit-Angebote zu Club-Sparpreisen.
Club-Einkaufs-Service: Sie können zu Hause in Ruhe im Club-Katalog auswählen, sich in mehr als 300 Club-Centern beraten lassen oder schnell Ihre Wünsche per Telefon durchgeben.
Im Preis enthalten: 1 Buch im Wert von 12,80 DM. Wählen Sie!
Erich Maria Remarque. Die Nacht von Lissabon. Von der Liebe zweier Menschen und einer erbarmungslosen Flucht. Ein Emigrantenschicksal. Bestell-Nr. 05971 7.
Harold Robbins, Die Unersättlichen. Schockierend – ein Spiegel der Menschen unserer Zeit. Ein Bestseller. Bestell-Nr. 05968 3.
Pearl S. Buck, Der Regenbogen. Henry Potters Ausflug aus seiner perfekten Welt in die Boheme-Welt des Theaters. Bestell-Nr. 05970 9.
Spurt-Prämie:
Wenn Sie den Coupon einschicken, erhalten Sie diese Langspielplatte als Prämie. Sie gehört Ihnen, auch wenn Sie nicht Mitglied werden wollen. Also, ab die Post!
Bertelsmann
macht Freizeit schön!
Erst testen – dann kaufen
Testen Sie das Gerät eine Woche. Gefällt Ihnen das Gerät nicht, können Sie Ihre Bestellung und die damit eingegangene Mitgliedschaft widerrufen. Ihre Zahlung erhalten Sie postwendend erstattet. In diesem Fall schicken Sie uns die bereits erhaltene Lieferung zurück.
Eckhard J. Wittbrodt
Den Coupon schnell ausfüllen und einschicken, auch unfrankiert falls keine Marke zur Hand. Der Club spendiert eine Langspielplatte als Spurt-Prämie.
Eine der besten Empfehlungen für Ihr Auto. Da geht es lustig zu. Doch vor allem ist CB-Autofunk äußerst praktisch. Sie schalten einfach auf Empfang und bekommen eine Menge nützlicher und amüsanter Informationen.
Und wenn Sie mal selbst ein Problem haben oder Hilfe brauchen, dann gehen Sie auf „senden". CB-Funker antworten und helfen sofort. Treten Sie ein in den Club der CB-Autofunker. Hier ist Ihre Eintrittskarte.
Rundfunkteil mit zwei Wellenbereichen UKW/MW.
Super-Arimat stellt Verkehrsnachrichten auch bei leise- oder stummgeschaltetem Radio in normaler Lautstärke durch.
CB-Teil mit 6 betriebsbereiten Kanälen, Rauschunterdrückung (Squelch), CB-Störbegrenzung (NL) und Notrufkanal. Sorgt für optimalen Ausgleich von Lautstärkeschwankungen. Mikrofon-Eingangsverstärker.
CB-Sender mit verzerrungsarmer Treiber- und Endstufen-Modulation für saubere Sprachwiedergabe. Leuchtanzeigen für die verschiedenen Funktionen.
Coupon
An die Bertelsmann Reinhard Mohn GmbH Zweigniederlassung Rheda, Postfach 4840 Rheda-Wiedenbrück 100
26100
Club-Vereinbarungen
Wenn ich meinen ersten Club-Einkauf nach Ablauf von 8 Tagen behalte, werde ich dadurch Mitglied im Bertelsmann Lesering für zunächst ein Jahr. (Mache ich dagegen von meinem Widerrufsrecht Gebrauch, bin ich verpflichtet, die bereits erhaltene Lieferung zurückzusenden).
Mitgliedschaftsbeginn gemäß meinem angekreuzten Wunsch und Club-Ausweis, den ich umgehend erhalte. Meine Mitgliedschaft bleibt jeweils ein weiteres Jahr bestehen, wenn ich sie nicht 3 Monate vor Ablauf kündige.
Jedes Vierteljahr erhalte ich den neuen Club-Katalog kostenlos. Aus diesem Angebot werde ich vierteljährlich für mindestens 15,– DM kaufen. Geschieht dies nicht bis zum jeweils im Club-Katalog genannten Termin, gilt das besonders preisgünstige Hauptvorschlagsangebot als bestellt. Mit der Bestellung wird der Kaufpreis fällig.
Die Verlagsgemeinschaft Inh. R. Mohn, in Rheda-Wiedenbrück betreut mich als Club-Mitglied und wird mein Vertragspartner. Nur wenn ich mit der Bezahlung oder Abnahme in Verzug komme werden alle Mindestkaufbeträge von 15,– DM pro Vierteljahr bis zum nächstmöglichen Ablauf der Mitgliedschaft in einer Summe fällig. Eigentumsvorbehalt bis zur völligen Bezahlung. Erfüllungsort ist Rheda-Wiedenbrück.
Bitte schicken Sie mir:
1 Das Blaupunkt Funkradio „Koblenz CB" Bestell-Nr. 95252 3. Preis: 198,40 DM (+ 2,20 DM Versandkostenanteil).
Zahlung: 1 x 75,60 DM (73,40 DM + 2,20 DM Versandkostenanteil).
☐ per beigefügtem Scheck (der einfachste Weg),
☐ per Zahlkarte an das Postscheckamt Hannover, Kto-Nr. 135752-301 (bei Einsendung des Coupons),
☐ per Nachnahme bei Erhalt der Sendung.
Danach 5 monatl. Zahlungen zu je 25,– DM.
2 1 Buch meiner Wahl, im Preis von 198,40 DM mit 12,80 DM enthalten.
Bestell-Nr.
Meine Mitgliedschaft soll beginnen: 1. 10. 78 ☐ 1. 1. 79 ☐
Mit diesem Kauf ist meine Abnahmeverpflichtung in den ersten beiden Vierteljahren bereits erfüllt.
3 Meine Spurt-Prämie und ausführliche Club-Informationen.
8 Tage Widerrufsrecht:
Ich kann meine obige Bestellung und damit die eingegangene Club-Mitgliedschaft innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen. Es genügt, wenn ich den Widerruf spätestens am 8. Tag nach Erhalt der Lieferung an die Bertelsmann Reinhard Mohn GmbH, Zweigniederlassung Rheda, Postfach, 4840 Rheda-Wiedenbrück 100, absende. In diesem Fall erhalte ich meine erste Zahlung zurück. Ein Doppel dieses Coupons erhalte ich mit Ihrer Lieferung. Ich bestätige durch meine Unterschrift, daß ich mein Widerrufsrecht zur Kenntnis genommen habe.
Hier meine Anschrift in Druckbuchstaben:
Vorname/Zuname
Geburtsdatum
Straße/Hausnummer
PLZ/Wohnort
Beruf
Telefon
Datum
1. Unterschrift
Datum
2. Unterschrift
► Wichtig: Bitte 2 Unterschriften (bei Minderjährigen – unter 18 Jahren – die d. gesetzl. Vertr.), damit wir umgehend ausliefern können! ◄

Mit diesem Heftchen will der Bundesminister für Wirtschaft uns zeigen, wie man als Autofahrer sparen kann.



Leider hat er dabei offenbar vergessen, seinen „Machern“ zu sagen, daß sie nicht unnötig viel Papier verschwenden sollen.

Das Heftchen ist 24 Seiten stark und hat noch einmal vier kartonierte Umschlagseiten dazu. Viermal prangt in ihm der Bundesadler mit der Unterzeile „Bundesministerium für Wirtschaft“, zweimal davon ist der Raum darunter völlig leer, als ob Graf Lambsdorff nichts zu sagen hätte.

Das Inhaltsverzeichnis ist vierfarbig gedruckt und die Seite 3 besteht nur aus der Schlagzeile „Mehr Kilometer mit weniger Benzin“. Der gleiche banale Text steht auch auf Seite 1 und auf der Titelseite. Die Innenseite des Umschlags ist sogar ganz frei. Und auch die Seite 5 besteht nur aus ganzen sechs Worten: „Über 200 000 Kraftfahrer machten mit bei Benzinsparaktion“. Die Seiten 8 und 22 enthalten ähnlich viel Information. „Persönliches Fahrverhalten beeinflußt den Kraftstoffverbrauch“ heißt es einmal in knallroter Schrift und „Kontrollieren Sie Ihren Spritverbrauch“ in brauner Farbe. Eine ganze Seite haben die Text- und Grafik-Künstler der Firma „Spectral-Werbung“, die für dieses Heftchen verantwortlich zeichnet, für die Erläuterung einer einfachen Spritverbrauchsrechnung gebraucht: Daß sie dabei noch die Rechenformel völlig unlogisch und zudem noch falsch abdruckten, wird dem Leser wahrscheinlich nicht auffallen, denn wenn er überhaupt bis zu dieser Seite 23 gelesen hat, so wird er spätestens hier denken: Das hab ich doch schon mal irgendwo gelesen.

Skandalöse Geldverschwendung

In der Tat: Kein einziges Wort dieser Massenbroschüre, die man im Oktober an Tankstellen und auf öffentlichen Dienststellen finden konnte, ist neu. Alles ist zigmal in Zeitungen und Zeitschriften gestanden. Die Benzinsparaktion, von der im Text die Rede ist, hat das Ministerium ganz exclusiv mit nur einem Automobilclub gemacht und die Ergebnisse dann der Öffentlichkeit vorenthalten. Es gehörte zur Abmachung mit diesem Autoclub, daß dieser die Ergebnisse der Verbrauchsaktion zunächst alleine veröffentlichen durfte.

Erst hinterher konnte das Material ausgewertet werden.

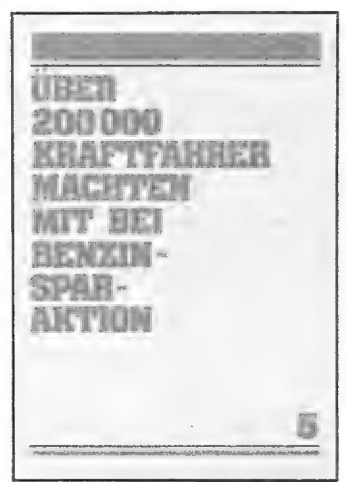
Jetzt beispielsweise berichtet Lambsdorffs Referat Presse und Information, das unserer Zeitschrift seinerzeit die Informationen aus dieser Aktion verweigerte, was 1976 und 1977 gelaufen ist. Knappe 30 Zeilen – soviel wie ein Mini-Artikel in BILD – werden veröffentlicht. Aber auch dies hätte man sich sparen können: oder finden Sie es nützlich zu wissen, daß 94% der bei der 1976 gelaufenen Aktion befragten Teilnehmer „Energiesparen für wichtig halten“ und daß von diesen Leuten 49% als Grund dafür angaben „Energie wird knapp“ und 45% meinten Geld sparen zu müssen?

Nichts, aber auch gar nichts in diesem billig gemachten Blättchen ist neu oder gar lesenswert. Eine vielleicht reizvolle Tabelle über die Zusammenhänge zwischen Stau und Verbrauch ist lieblos und unvollständig erklärt – sie ist kaum zu verstehen.

Dutzende von Journalisten haben im Laufe der letzten Jahre bessere Tips verbreitet als sie hier zu lesen sind. Man fragt sich also: Wozu dieses Produkt überhaupt? Wer soll es lesen? Und wem soll es nützen?

Oder sollte man fragen: Wer hat daran wieder gut verdient? Und wer denkt eigentlich im Hause des Wirtschaftsministers an Wirtschaftlichkeit im Umgang mit Steuermitteln?

Felix Berg









Billiges Öl oder billiger Trick? (II)

von Wolfgang Schachermeier

Summa summarum: Schmierig und undurchsichtig wie das Produkt – sind die den Motorenöl-Markt kennzeichnenden Manieren und Methoden. Sie sind so, weil eine zügellose und bis zum Platzen aufgeblähte Geheimnistuerei um Zutaten und Verarbeitungs-Rezepturen sie geradezu herausfordert.

Wissenschaftstheoretische Exzesse, fachliches Technologie-Kauderwelsch und branchentypisches Gezänk der Mineralölforscher untereinander, plus der Auseinandersetzungen zwischen ihnen und den Praktikern, gipfeln in Verwirr-Orgien, in denen der Normalverbraucher leicht die Orientierung verliert.

Hersteller, Händler und Käufer stochern – sich gegenseitig eh nicht trauend – im ätzenden Nebel dieser Verschleierungsbranche nach den für sie jeweils gewinn- und kostengünstigen Möglichkeiten. Daß Markenhersteller und Händler dabei öfter fündig werden, das ist so klar wie das Schmierstoffgeschäft trübe. Die Motorenöl-Mischer profitieren wie geschmiert vom Glauben der Verbraucher in die wunderwirkenden Mixturen-Künste der namhaften Markenartikler. Die seriösen Händler und die ausgebufften Geschäftemacher machen ihren Reibach mit der Kenntnis, daß wir, international gesehen, ein Höchstpreise-Land sind. Also ein Markt, auf dem bei Spitzenprodukten ein schamlos hoher Preis verlangt wird – legt man die Relation zwischen Endverkaufspreis und Qualität zugrunde. Daran ändert sich auch nichts, wenn man die Argumentation der Mineralölindustrie anerkennt, derzufolge unseren in der Welt führenden Schmierölqualitäten entsprechend kostenaufwendige Forschungs- und Entwicklungsarbeiten vorausgingen. Denn in nahezu allen Ländern, in denen Automobile made in Germany fahren, ist das Motorenöl ganz erheblich billiger. Und es wird doch wohl niemand ernsthaft behaupten wollen, daß die dortigen Schmierölqualitäten nicht typ- und motorgerecht seien; daß dies Stoff ist, den deutsche Motoren nicht vertragen oder aber der auf Dauer stark verschleißend wirkt. Nein, da haben sich die Abkassierer schon was Besseres einfallen lassen. Sie sagen: Nirgendwo auf dieser Welt können Autos so lange mit so hohen Geschwindigkeiten gefahren werden wie bei uns. Also müßten, sollten die Schmierstoff-Apostel mit ihren Verkündungen recht haben, bei uns alle paar Kilometer Autos mit ölgeschädigten Motoren herumstehen. Denn bei weitem nicht alle Autofahrer lassen sich von dem mit viel Werberauch betriebenen Qualitäts-Kult den produkt- und qualitätskritischen Verstand vernebeln. Und genau auf ihn kommt's an, will man aus der Fülle preiswerter Angebote das

herausfinden, was für den Motor und die Haushaltskasse gut ist: eine vernünftige Relation zwischen Qualität und Preis.

Nur: wie findet man sie, wenn es selbst für Fachleute schwierig ist, gutes Öl von minderwertigem Schmierstoff zu unterscheiden? Mit welchen Methoden der Verbraucher über den Löffel balbiert wird, dafür ein Beispiel: In einem westfälischen Supermarkt wurde zu einem aufregend günstigen Preis ein Hausmarken-Motorenöl 20W/50 angeboten. Es ging weg wie bei den Scheichs. Ein Konkurrent prüfte den Stoff und stellte fest: Das angeblich wintertaugliche Mehrbereichsöl war ein nahezu unlegiertes Einbereichsöl SAE 30, also ein Öl, das im Winter bei niedrigen Temperaturen so zähflüssig bleibt, daß es die Ölpumpe nicht mehr an die Orte der Schmierung transportieren kann. SAE 30 eignet sich für Temperaturen von null bis plus 30° C! Und weil man's nicht oft genug sagen kann: Das von der nordamerikanischen Society of Automotive Engineers (SAE) eingeführte Viskositätsklassen-System sagt nur etwas aus über das Fließverhalten des Öls (dick oder dünn), das wesentlich beeinflußt wird von Temperatur, Druck und den das Fließverhalten und den Verschleißschutz beeinflussenden Additives (Zusätzen). Es sagt aber überhaupt nichts aus über die Qualität des Öls! Es ist somit auch eine öfter zu hörende unsinnige Behauptung, mit der DIN 51511 läge eine DIN-Norm vor, die ähnlich wie beim Benzin eine unschädliche Mindestqualität bei Motorenölen fixiere. Diese Norm definiert lediglich die SAE-Klassen für Motoren-Schmieröle.

Es gibt keine DIN-Qualitätsnorm für Motorenöle. Lediglich die Bundeswehr hat mit ihren sogenannten TL Technischen Lieferbedingungen Qualitäts-Klassifikationen, die sich stark an die US-Militärspezifikation MTL anlehnen. Sie gilt wegen ihrer starken Praxisbezogenheit weltweit als die Leitspezifikation für Motoren-Schmierstoffe. Eine Norm oder Vorschrift für Motorenöl-Mindestqualitäten also gibt es bei uns nicht. Deshalb, sagt Wolfgang Heine, Chef der Beratungsgesellschaft für Mineralölanwendungstechnik mbH in Hamburg, „kann auf dem deutschen Markt auch die größte Affenscheiße unter der Bezeichnung Super-Motoröl XY verkauft werden". Was natürlich auch hinreichend oft geschieht.

Ein hohes Informationsdefizit beim Verbraucher führt dazu, daß er nicht weiß, anhand welcher Angaben, Daten, Fakten und Möglichkeiten er die für seinen Motor wichtigen Qualitätsmerkmale erkennen und feststellen kann. Eine ausgezeichnete Voraussetzung für jene, die mit verführerischem Werbegepränge die Wundersehnsucht des Käufers durch höchstqualitatives Super-Motoröl schmieren und stillen. Für Superpreise versteht sich. Eine gleichermaßen gewinnträchtige Situation schaffen jene, die sich von den Konzern-Herren nicht ausnehmen lassen wollen, und dann nicht eben selten den Günstigstpreis-Anbietern auf den Leim minderwertiger Qualitäten gehen. Dies ist nicht nur teuer, sondern ein erhebliches Risko, denn das teuerste Produkt ist in diesem Fall das billigste, weil „unerklärlich häufige Werkstattaufenthalte" letztendlich dann doch sehr viel mehr kosten als die Verwendung eines selbst unverschämt teuren Motoröls. Eine Erkenntnis, die nicht zuletzt das Preisniveau mitbestimmt.

Den Kundendienst freut's

Eine Ironie der Situation ist's, daß die Kundendienst-Werkstätten sich insgeheim über die Folgen von Billigölfahrern freuen. Zum einen der Kundschaft wegen, zum anderen:

Zu dieser Story

Daß er engagiert ist, weiß jeder, der ihn näher kennt. Daß er sich in Geschichten förmlich hineinbeißen kann, wissen viele LENKRAD-Leser zu schätzen. Mit seinem im letzten Heft veröffentlichten Öl-Report (Billiges Öl – oder billiger Trick?) stach Wolfgang Schachermeier in ein multinationales Wespennest. Wir ahnten die Reaktion, aber wir wurden dennoch überrumpelt. Tag und Nacht, oft bis 23 Uhr, ging das Telefon. Wir haben schließlich aufgegeben, die Leseranrufe zu zählen. Vom gutgemeinten Tip bis zur hoffentlich nicht ernst gemeinten Drohung war alles vertreten.
Die wochenlangen Recherchen eines Journalisten, der dafür bekannt ist, daß er mit dem Worte ringt, haben extrem viel Zeit gekostet.
Und knapp 1000 Mark Telefon- und Telexkosten. Sicher zuviel für jeden einzelnen von uns. Aber relativ wenig, wenn man weiß, daß ein Motor heute ein paar Tausender kosten kann. So gesehen, hat die Warnung des ACE vor falschem Motorenöl vielen Autofahrern viel Geld gespart.
Schachermeiers Öl-Report endet – in dieser Ausgabe – mit brauchbaren Tips und schildert knallhart das rauhbeinige Schmierölgeschäft. Fast trockengelaufen ob der vielen Recherchen kündigte er fürs nächste Heft eine weitere Fortsetzung an . . .



Überall Hinweise: Öl nicht vergessen. Umsatzförderung und Tip zugleich.

Man hat dem Kunden doch immer schon das hochwertige Markenöl empfohlen, das natürlich seinen Preis hat (weil sonst ja auch keine der üblichen Superprovisionen drin sein könnte). Gell, wer nicht hören will, muß fühlen, sagten schon die Altvordern.
Werkstätten, die ihren Kunden keine motorgerechten, preisgünstigen Alternativangebote im Sinne der so lautstark propagierten Fachberatung machen können, haben allem Anschein nach vergessen, daß sie zwischen den zwei Stühlen der Hersteller und Verbraucher sitzen. Diese Werkstätten haben auch vergessen, daß sich nur der Saudumme mehr als einmal reaktionslos ausnehmen läßt. Und darunter leidet dann in aller Regel auch das übrige Geschäft.

Jeder vierte Liter Öl per Do-it-yourself

Schon heute fließen rund 25 Prozent des in Pkws gefahrenen Motoröls durch die Vertriebskanäle der Do-it-yourself-Anbieter! Und der Aufwärtstrend hält an. Er geht auch in Richtung der Verbrauchermärkte mit Saugsonden- und Ölablaß-Anlagen, die neben der Altölabnahme auch das preiswerte Markanangebot mit Beratung pflegen. Wen das verblüffen sollte: In den USA hat der Do-it-yourself-Motorenölmarkt einen Anteil zwischen 55 und 60 Prozent erreicht, und das, obwohl dort aufgrund der herrschenden Verhältnisse (Geschwindigkeitsbeschränkungen round about) das Preisniveau erheblich unter dem unsrigen liegt. Der Trend-Treiber bei uns: Man kann auf diese Art im günstigsten Fall bis zu 50 Prozent der Kosten einer Ölfüllung einsparen. Dies ist auch dann des Nachdenkens wert, wenn man die nicht einfach von der Hand zu weisende Feststellung Wolfgang Heines berücksichtigt: „Da geben die Leute 15 000 bis 20 000 Mark für ein Auto aus. Aber beim Motor, der bis zu dreißig Prozent des Anschaffungswertes repräsentiert, da ‚sparen' sie pro Jahr bis zu zwanzig Mark und riskieren damit eine Vielzahl von Mängelerscheinungen und Schäden. Das ist Dummheit." Und Ansichtssache. Denn nicht nur die Spitzenöle, von denen nur der Hersteller weiß, was wirklich

drin ist, schützen vor Schmierölschäden. Auch preiswerte Qualitäten tun dies – wenn es einen derartigen Schutz überhaupt gibt.
Außer den preiswertes Öl importierenden Handelsunternehmen gehört die Mannheimer Fuchs Motorenölwerke GmbH zu den höchstpreisverderbenden und daher unliebsamen Konkurrenten der mit harten Bandagen um ihre Marktanteile verbissen kämpfenden Konzerne. Dieses größte mittelständische Unternehmen des EG-Marktes im Bereich der Motoren-Schmierstoffe, dessen eine Tochter auf den Namen Valvoline Oel GmbH hört, beliefert unter anderen die produktkritische und auf reklamationsminimierende Qualität bedachte „Quelle" (Marke „Unirop"). Außerdem ist Fuchs Hoflieferant für den sogenannten Profi-Markt. Dort tummeln sich Schmierstoff-Verbraucher, die man als sehr kritische Dauer-Tester bezeichnen könnte: Fernfahrer, Fuhrparkunternehmer und Speditionsinhaber zum Beispiel. Ihre Erfahrungen bilden das Renommee des Mannheimer Unternehmens mit Niederlassungen auch im außereuropäischen Raum. Das sind also Leute, die man wohl kaum mit hochgeschraubtem Fachchinesisch oder dem Hinweis kirre machen kann, dies alles sei ein so hochkompliziertes und komplexes Problem, daß es nur ganz wenigen übergescheiten Wesen im Solde der Multis zugänglich ist.
Die probateste Methode, sich der meisten Viskositäts- und Qualitäts-Probleme zu entziehen und langfristig auch die preiswerteste Lösung ist für die Füchse aus Mannheim: Das Öl mindestens und rechtzeitig im Frühjahr und Herbst wechseln und: „Einbereichsöle sind fast immer eine technisch und kaufmännisch gute Wahl. Nach unserer Erfahrung haben sich Öle der SAE-Klasse 30 im Frühjahr und 20 W/20-Öle im Herbst und Winter optimal bewährt."
Einbereichsöle, die im Gegensatz zu den international als „Multigrade" bezeichneten Mehrbereichsölen nur eine SAE-Viskositätsklasse abdekken, sind nicht nur erheblich preiswerter, sie bieten mit ihrer chemischen Einfachheit auch Vorteile.
„Das günstige Viskosität-Temperatur-Verhalten der Mehrbereichsöle wird durch Viskositäts-Index-Verbesserer (VI-Improver) erreicht." Genau sie aber sind es, die je nach Polymertyp zu mehr oder minder starken Ablagerungen an den dafür sehr empfindlichen Ventilschäften führen. Je mehr Viskositätsklassen ein Mehrbereichsöl abdeckt, desto größer die Rückstandsbildung, desto größer die Wahrscheinlichkeit, daß Ventile nicht mehr einwandfrei und schnell genug schließen, daß es unter Umständen sogar zum gefürchteten Zusammentreffen von Ventilteller und Kolbenboden kommt. Aus ist's dann mit der Gewähr durch Marken-Super-Öl.
Wenn dies hin und wieder als einziges Problem dargestellt wird, das man darüber hinaus bald im Griff habe, dann muß man sich fragen, warum VW von 10W/50-Ölen abrät. Entweder glaubt man dort nicht an die schnelle Problemlösung, oder aber das Problem ist kerniger als zugegeben.
Alchimie des Autozeitalters könnte man die wissenschaftlich sehr aufwendige, ebenso teure und nur ganz wenigen begreifbare Additive-Forschung und -Herstellung umschreiben. Bei manchen hat man den Eindruck, sie würden sich mit der nächsten Mixtur einen Nobelpreis verdienen. Wieder andere halten jeden anderen für so blöd, daß sie sich nicht genieren, die Qualität eines Motoröls dadurch zu dokumentieren, daß dieses der Zahl nach eben mehr Additive in sich habe als ein anderes. Dabei sagt die Zahl oder der Anteil der Ölverbesserer recht wenig aus über die Qualität, denn es gibt sogenannte Additive-Pakete, die als ein Additive gezählt werden, obwohl sie ein heterogenes Gemisch aus einer Vielzahl von Teilkomponenten sind. Erreicht werden soll mit ihnen zum Beispiel eine „Verstärkung des Haftvermögens und der Druckaufnahmefähigkeit, Verminderung der Temperaturabhängigkeit der Viskosität, Verbesserung der Alterungsstabilität und des Schmutztragevermögens". Es gibt Additive gegen Korrosions- und Schaumbildung, zur Lösung und Auflösung von Verbrennungsrückständen, zur Neutralisierung von Säuren, zur, für und gegen ... Ja, es gibt sogar welche, mit denen man motorspezifische Unarten, man könnte auch vorsichtig sagen, mit denen man konstruktionsbedingte Eigenwilligkeiten ausgleichen kann. Zum Beispiel, wenn sich zu spät (für den Hersteller) eine schmierungstechnische Schwachstelle offenbart. Fahren Sie so einen Krüppel – dann sollten Sie sich tunlichst nicht nur während der Garantiezeit an die Sortenempfehlung ihrer Firmenwahl halten. – Sie meinen, woher Sie denn wissen sollen, ob oder ob nicht ... Nun ja, das ist eben auch eines jener geduldeten Additive-Geheimnisse, das sich spätestens dann lüftet, wenn Sie nicht folgsam sind.



Vorsicht vor Sonderangeboten. Nicht immer hält die Werbung, was versprochen wird.

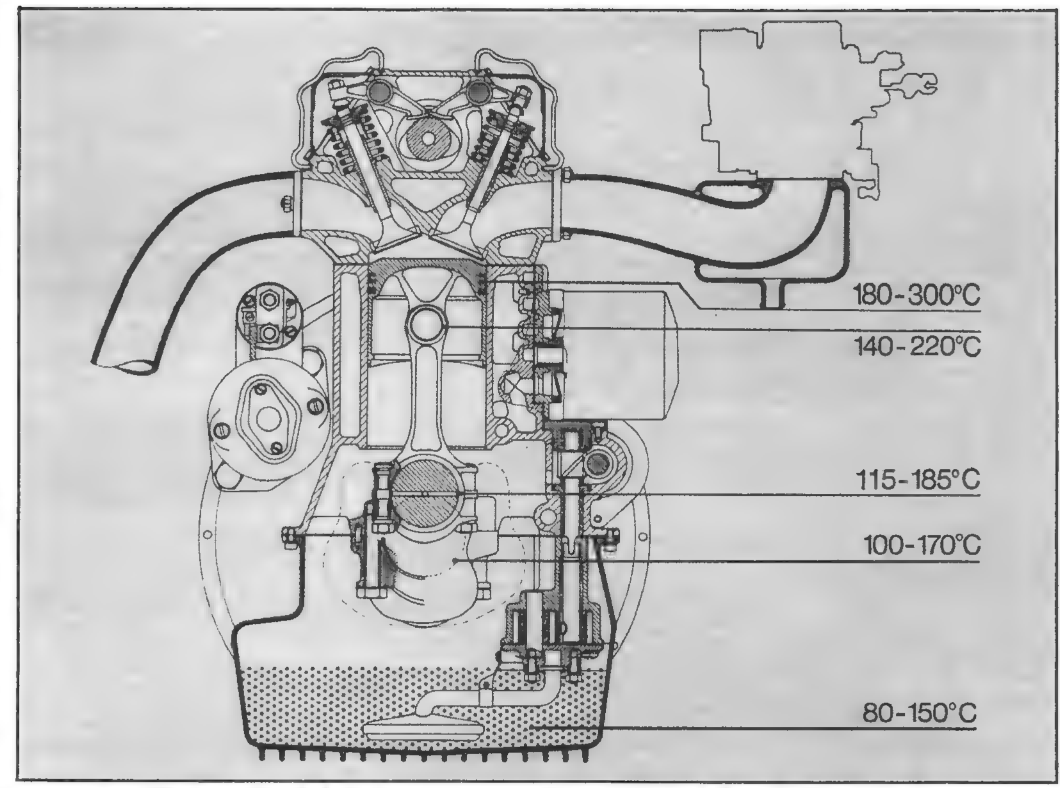
Vielleicht ist dies auch ein Grund dafür, daß Professor Dr.-Ing. Gerhard Woschni vom Institut für Verbrennungskraftmaschinen an der Uni München meint, „in der Schmierstoff-Forschung spielen so viele verschiedene Dinge mit rein, daß man nur sagen kann, dieses Gebiet ist ganz einfach schwammig". Wie schwammig? – „Minderqualität zu definieren ist wahnsinnig schwer. Denn das bedeutet einen Aufwand, einen so hohen Einsatz, daß man das nur sehr schwer in den Griff bekommt." Kojak würde lapidar sagen: Entzückend.
Mehrbereichs-Motorenöle der Markenhersteller bieten fraglos eine gesteigerte Schmiersicherheit. „Der Vorteil gegenüber den Einbereichsölen liegt aber insbesondere darin, daß rein jahreszeitlich bedingte Ölwechsel vermieden werden können, weil Mehrbereichsöle fast ausschließlich als ‚Ganzjahresöle' konzipiert sind" (auf das „W" – wintertauglich achten). Was Fuchs so sagt, das macht doch sicher spitze Ohren bei dem, der sparen will. Da man doch mindestens zweimal im Jahr einen Ölwechsel macht: Warum dann nicht gleich das erheblich preiswertere Einbereichsöl verwenden? Oder: Man nimmt eines der modernen Marken-Zweibereichsöle, zum Beispiel 20W/30, die wenig ablagerungsträchtige VI-Improver enthalten und den erheblichen Vorteil hoher Scherstabilität ihr eigen nennen. Man versteht darunter, simpel gesprochen, die Neigung von Mineralölen, bei zunehmender Wärme und steigendem Druck dünnflüssiger zu werden. Die VI-Improver sollen dies in gewünschten Grenzen halten, weshalb sie in allen Mehrbereichsölen mehr oder minder umfänglich vertreten sind. Je nach Polymer-Typ werden ab einer bestimmten Temperatur (Druck) die Molekülketten voneinander gelöst, „geschert", was (ähnlich beim kochenden, sprudelnden Heiß-Wasser) zu einem Viskositätsabfall, zu einer vorübergehenden Verdünnung, über den gewünschten Grad hinaus, führt.

Wie gesagt, in diesem Punkt sind die Zweibereichsöle relativ scherstabil. Sie sind als Ganzjahresöl zu einem ökonomisch vernünftigen Preis zu bezeichnen.

Das gern gesprochene Gegenargument, ein 15W/50 oder 15W/40-Motorenöl sei beim Kaltstart viel schneller am Ort des Auftrags – ist mehrfach widerlegt. Was hier nicht meßbar ist wegen zu geringer Differenzen, das ist andererseits durchaus feststellbar: konstruktionbedingte Eigenarten im schmiertechnischen Verhalten. Wer im haftungsrechtlichen Sinn absolut sicher gehen will, der muß sich an die Herstellerempfehlung halten.

Alles andere geht auf die eigene Kappe!

Dies muß gesagt sein vor der ketzerischen Empfehlung: Es wäre zur Erhöhung der Glaubwürdigkeit, zur Verbesserung des Images und zum verbrauchergerechteren Verhalten gut, wenn Wissenschaft, Industrie und Handel den Ringelreigen mit absurden Meß- und Prüfmethoden, mit verwirrenden Klassifikationen und Spezifikationen, mit eher verschleiernden, denn aufklärenden Kriterien- und Qualitätsangaben beendeten, um sich zu einer gründlichen Reform der Vereinfachung und Vereinheitlichung an einen Tisch setzen zu können. Oder sollte das alles schon so schwammig sein, daß man es nicht mehr fassen kann? Oder will man es nicht? Schließlich hat es ja auch Vorteile, wenn man zum Beispiel an das Bußgeldverfahren des Bundeskartellamts denkt, nach dem Castrol im vergangenen Jahr zur Zahlung von DM 120 000 verdonnert wurde, weil es mit Kaufhäusern unanständige Preisabsprachen vereinbarte. Man fand bei einer überraschenden Durchsuchung seinerzeit immerhin so viel belastendes Material, daß Anschlußermittlungen zur Bestätigung weiterer Verdachtsmomente führten. Was hier interessant ist: „Es gab einen sehr langen Streit darüber, ob das aus England importierte preiswerte Castrol GTX dem viel teureren aus deutschen Küchen stammenden GTX 2 qualitativ gleichwertig sei", sagte Harald Piltz von der 8. Beschlußabteilung (Mineralölerzeugnisse) des Bundeskartellamts. „Wir waren bisher der Auffassung – ja. Es hat nur eine andere Färbung." Und weil Castrol dies nie wahrhaben kann – wie sollte sonst der hohe Preis zu rechtfertigen sein – ist's immer noch nicht so recht klar. Und nun stellen Sie sich vor, Sie würden sich mit einem Mineralölkonzern in den Clinch von Haftungsauseinandersetzungen begeben. Welche Chance geben Sie sich da?

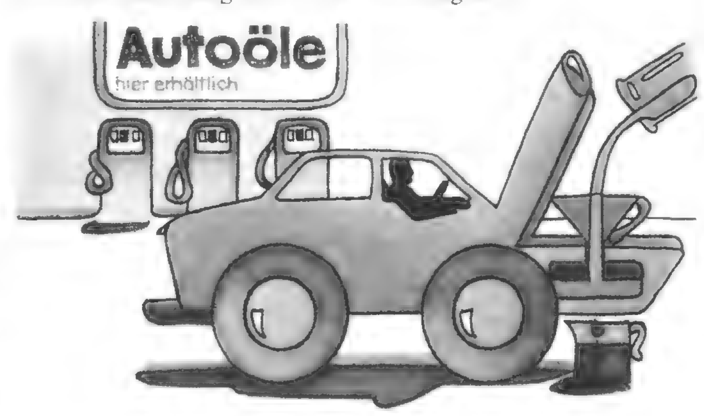


Wie unterschiedlich die Temperaturen im Motor sind, zeigt diese Grafik von Aral.

Mich würde es schon deshalb interessieren, weil ein „ACE LENKRAD"-Leser nach dem Beitrag „Billiges Öl oder billiger Trick?" in der vorletzten Ausgabe am Telefon wütete: „Sie bestochenes Journalisten-Schwein wollen doch nur, daß das billige Öl vom Markt verschwindet." Mal abgesehen von der durchaus schmeichelhaften Überzeugung, unsereins könne dies – schön wär's, wenn man überlegt, mit welcher Rücksichtslosigkeit der Käufer einerseits ausgeklopft und andererseits eben auch mit „Affenscheiße" beschissen wird. Der Anschnauzer sollte dies mit dem Finger lesen: „Otto Normalverbraucher ist die Gebindeaufmachung und der Werbespruch nun mal wichtiger als das was drin ist", weiß ein leitender Verkaufsmitarbeiter in einer bekannten Mineralölfirma aus seiner täglichen Erfahrung. Wir wollen verhindern, daß Sie ungewarnt auf solche Tricks hereinfallen. Es steht allerdings jedermann frei, auch Fusel in seinen Motor zu schütten, um herauszufinden, welches Teil als erstes sauer reagiert. Wer lieber nicht am falschen Ende spart: Mit Vorsicht zu genießen sind Hausmarken-Billigangebote in Supermärkten. Fehlt auf den Gebinden die Herstelleranschrift, SAE-, API- und/oder MIL-Klassifikation (API-SE oder API-CC/SE-Dieselöle mit Ottomotor-Eignung oder MIL-L-46152, was API-SE entspricht), dann lassen Sie die Finger von der Soße. Und sieht sie noch so lecker aus. Am besten sind Sie dran, wenn Sie von der Lieferfirma eine Produktionsinformation mit Spezifikationsangaben erbitten. Zögert oder schwafelt sie nur – Finger weg.

Kommen Sie mit dem, was ansonsten drin steht, nicht zurecht: Vergleichen Sie die Daten mit den Angaben der Betriebsmittelanleitung oder bitten Sie Ihren Vertragshändler um fachkundige Interpretation. Fallen Sie nicht auf obskure Produkt- oder Firmennamen herein; auch nicht auf das einlullende Überzeugungsgerede cleverer Händler: Nur Fakten, schwarz auf weiß, zählen. Genieren Sie sich nicht, die Kundendienstabteilungen der Automobilfirmen um Aufklärung zu bitten (und informieren Sie uns mittels Durchschlägen von Ihrer Korrespondenz).

In der nächsten Ausgabe mehr. Unter anderem über Leser-Erfahrungen, Reaktionen des Handels, Prüfmethoden und Qualitätskriterien. Wir sagen Ihnen, warum Genossenschaftstankstellen ein guter Tip sind und warum die als Dieselöle „abgewerteten" Schmierstoffe nach MIL-L-46152 für den Ottomotor wie Sekt am Werktag sind.





Wenn man davon ausgeht, daß bei den Lesern der meistverkauften deutschen Automobil-Fachzeitschrift besonderer Sachverstand vorherrscht, dann ist die Bewertung von Automobilen durch diese Leser für die Allgemeinheit sicher sehr interessant. Und interessanterweise für BMW sehr bestätigend. Denn BMW Automobile genießen hier eine Wertschätzung ersten Ranges. So bei der Wahl der besten Automobile der Welt: Bis 2 l führt mit weitem Abstand der BMW 320. Im Bereich bis 3 l deutlich der BMW 528i und im direkten Vergleichsfeld der Limousinen bis etwa 5 l ganz klar der BMW 733i. Auch in der Bewertung der besten Limousine überhaupt wird der große BMW nur von einem 7 l Fahrzeug übertroffen. Und dort, wo die Faszination übergroßer Hubräume entfällt, weil sie allgemein üblich sind, rückt der BMW 733i an die erste Stelle. Bei der alle 4 Jahre stattfindenden vergleichenden Bewertung durch die Redaktion der größten

ter. First.

amerikanischen Automobil-Fachzeitschrift erfährt er die absolut beste Einschätzung aller Limousinen.

Wir bedanken uns für diese Anerkennung unseres Bemühens, auf allen Ebenen des BMW Programms Automobile erster Klasse anzubieten.

BMW 320 – Spitzenklasse von Anfang an. Der BMW 320 bietet all das in komprimierter Form, was BMW in die internationale Spitzenklasse gebracht hat. Ein Beispiel dafür ist das neue 6-Zylinder-Triebwerk, das die berühmten Eigenschaften der großen BMW 6-Zylinder, die Leistungsentwicklung und die Laufkultur jetzt bereits im wirtschaftlichen Hubraumbereich von 2 l anbietet. So gesehen trifft Mittelklasse für den BMW 320 nicht als Qualitätsbeschreibung, sondern lediglich als Ortsangabe zu.

BMW 316, 318, 320, 323i

Kauf oder Leasing – für beides ist Ihr BMW Händler der richtige Partner.



BMW – Freude am Fahren

Was ist denn eigentlich mitversichert?

Ärger oder Kummer mit der Versicherung hat fast jeder einmal. Versichern ist ein schwieriges Geschäft – es geht schließlich ums Risiko. Manchmal ist dies so groß, daß der eine oder andere Versicherte gar nicht mehr weiß, ob er nun versichert ist oder nicht. So ging es jedenfalls der Fahrerin eines VW-Käfers, die eine Reisegepäckversicherung abgeschlossen hatte. Ihr guter Glaube, was sich im Kofferraum befindet, sei versichert, wurde – wie könnte es anders sein – in Italien bitter enttäuscht:

Prämienfrei mitversichert sind folgende Teile, soweit sie im Fahrzeug eingebaut oder unter Verschluß gehalten oder mit dem Fahrzeug durch entsprechende Halterungen fest verbunden sind:

Ablage-Vorrichtungen
Abschlepp-Vorrichtungen
Abschleppseil
Anhänger-Vorrichtung
Antennen
Aschenbecher
Auspuffblende
Außenthermometer
Autoapotheke
Automatisches Getriebe
Autostandarte

Batterien
Bremsverstärker

Dachgitter
Diebstahlsicherung
Doppeltonhorn
Doppelvergaseranlage (auch soweit nicht serienmäßig)
Drehzahlmesser

Elektrische Betätigung für Schiebedach, Türfenster (auch soweit nicht serienmäßig)

Fahrtschreiber
Feuerlöscher
Fußbodenbelag

Gepäckträger
Gürtel- oder M u. S- oder Spikes-Reifen (einmalige Ausrüstung und 1 Reserverad)

Halogen-Lampen
Hardtop mit/ohne Haftlampen
Heizbare Heckscheibe
Heizung (auch nachträglich zusätzlich eingebaut)

Jod-Lampen

Kindersitz
Klappspaten
Kopf/Nacken-Stütze
Kotflügel-Schmutzfänger
Kühlerhaube
Kühlerjalousie

Lautsprecher (zweiter)
Lenkschloß
Lichthupe
Liegesitze

Das „Rundum-Sorglos-Paket", das die Dame erworben hatte, definierte den Stauraum hinter der Rücklehne des Käfers nicht als verschließbaren Raum, d. h. als Kofferraum. Damit fielen die Ansprüche auf Ersatz der Gepäckstücke zunächst einmal hintenrunter.
Zugegeben: Die Gepäckversicherung wird immer eine schwierige Materie bleiben. So überlegt man im Bundesaufsichtsamt für Versicherungswesen in Berlin derzeit, ob nicht auch jene Fahrzeugtypen, die nur über kleinste verschließbare Kofferräume verfügen, hinsichtlich des Stauraumes im Fahrgastinneren versichert werden können. Nicht viel anders ist die Sachlage nämlich bei dem heute viel gebräuchlicheren Typen des „Kombis", die mit ihrem gesamten Gepäckinhalt versichert sind.
Damit der Normal-Versicherungsnehmer wenigstens eine klare Vorstellung darüber hat, was denn nun seine Versicherung umfaßt, veröffentlichen wir eine Liste der mitversicherten Fahrzeug- und Zubehörteile, die vom HUK-Verband herausgegeben worden ist. Wer darüber hinaus über den Bedingungsumfang seiner Versicherung im Zweifel ist, der kann sich einmal direkt an den Versicherer wenden oder zum anderen an das Bundesaufsichtsamt für Versicherungswesen (Ludwig-Kirchplatz 3-4, Postfach 180, 1000 Berlin 15). Das Amt beantwortet allerdings keine Fragen hinsichtlich des günstigsten Tarifs.



Das wissen nur wenige Autofahrer: Es ist möglich, den Umfang einer Kaskoversicherung gegen Mehrprämie zu erhöhen.

Gegen Zuschlag (Mehrwert) zu versichernde Teile, soweit sie im Fahrzeug eingebaut oder unter Verschluß gehalten oder mit dem Fahrzeug durch entsprechende Halterungen fest verbunden sind:
Wenn der Wert der gegen Mehrprämie zu versichernden Teile insgesamt DM 500,– nicht erreicht, wird auf eine Zuschlagsberechnung verzichtet.

Abarth-Auspuffanlage

Bar
Beschläge (Monogramm usw.)
Beschriftung (Reklame)
Blaulicht
Bootsträger (Dach)

Diktiergerät und Umformer

Fernseher
Funkanlage

Heizung (lose)
Höhenmesser

Innenthermometer

Kaffeemaschine
Klimaanlage
Kühlbox
Kühltasche

Mikrofon und Lautsprecheranlage (außer in Omnibussen)

Panzerglas

Reservekanister (zweiter)

Spezialkofferaufbau

Telefon
Tonbandgerät oder Plattenspieler (soweit durch 1) nicht gedeckt)

Vorzelt

Werkzeuge (außer serienmäßiger Ausstattung)
Wohnwageninventar (fest eingebaut)

Nebellampen (vorn und hinten)

Panoramaspiegel
Parkleuchten
Plane und Gestell für Güterfahrzeuge

1 Radio oder 1 Tonbandgerät oder 1 Plattenspieler (auch Mehrzweckgerät) fest oder in Halterung eingebaut
Radzierkappen
Reifenwächteranlage
Reservekanister (einer)
Reserveräder
Rückscheinwerfer
Rücken-Stütze
Rück-Sonnenschutzjalousie

Scheibenwischer für Heckscheibe
Schiebedach
Schlafkojen in Güterfahrzeugen
Schlösser für Motorhaube, Kofferraumdeckel und Tankdeckel
Schneeketten
Schonbezüge – auch mit Bändern oder Gurten befestigte Sitzfelle (keine losen Decken)
Servolenkung
Sicherheitsgurte
Signalhorn
Skihalterung
Sonnenblenden
Sonnenschutzscheibe
Speichenblenden
Sperrdifferential
Spezialsitze
Spiegel
Springlicht
Stoßstangen (zusätzlich)
Suchscheinwerfer

Teilfernlicht
Trennscheiben bei Droschken und Mietwagen

Ventilator
Verbundglas

Wagenheber (serienmäßig mitgeliefert)
Warndreieck
Warnfackel
Warnlampe
Werkzeug (serienmäßig mitgeliefert)
Windabweiser am Schiebedach

Zierringe
Zusatztank (soweit serienmäßig)
Zweifarbenlackierung



Sofern sie nicht ausdrücklich in den beiden anderen Listen genannt sind, können folgende Gegenstände nicht kaskoversichert werden:

Atlas
Autodecke oder Reiseplaid
Autokarten
Autokompaß
Campingausrüstung (soweit lose)
Ersatzteile
Fahrerkleidung
Fotoausrüstung
Fußsack
Maskottchen
Plattenkasten und Platten
Rasierapparat
Staubsauger
Tonbänder

Auch wenn man die vom Betriebsrat eines großen Bochumer Automobilwerkes veranstaltete Unterschriftenaktion mit 291 Ja-Stimmen nicht berücksichtigt, haben sich noch ganze 91 Prozent dafür ausgesprochen, nicht an der Jahreswagen-Vergünstigung zu rütteln.
Daß das Thema Jahreswagen für viele Leser heiß ist, kommt in außergewöhnlich vielen und ausführlichen Briefen zum Ausdruck. Verständlicherweise haben sich verstärkt Werksangehörige von Automobilfirmen zu Wort gemeldet.

Ja, aber . . .

Diese Meinung vertraten einige kritische Leserbriefschreiber. Getadelt wurden in erster Linie die Jahreswagen-Besitzer, die ihr Fahrzeug mit 10 000 km nach Ablauf eines Jahres noch zum Neupreis und darüber verkaufen. Und wenig Billigung fand bei diesen Einsendern auch die Höhe des gewährten Rabattes bei Daimler-Benz von 21,5 Prozent. *„Nicht mehr als 12%, „nicht mehr als der Händlerrabatt, damit kein Geschäft mit diesen Jahreswagen gemacht wird“, „nicht zu überhöhten Preisen wiederverkaufen“*, regten diese Leser an.
Andere kritisierten weniger die Höhe des Rabattes, sondern ärgerten sich über die unverhältnismäßig langen Lieferfristen in der Branche:
„Einem Betriebsangehörigen ist durchaus zuzumuten, daß er nur alle zwei Jahre einen Rabattwagen bekommt, solange Kunden auch schon vier bis fünf Jahre warten müssen“. „Werksangehörige sollten nur alle vier Jahre einen Wagen erhalten, das sollte DB aus Fairneß gegenüber normalen Kunden tun.“ „Werksangehörige sollten ihren Rabatt behalten, aber dieselben Lieferzeiten wie der Normalkunde bekommen, was bestimmt zu einer Verminderung der Lieferzeit führen würde.“

Auch der Metzger . . .

Befürworter des Jahreswagens führten an, daß nicht nur Werksangehörige von der Automobilindustrie Vergünstigungen bekommen („weil auch der Metzger die besten Würste ißt“), sondern auch zahlreiche andere Branchen ihren Mitarbeitern Rabatte einräumen.
Gemessen daran, daß neun von zehn Einsendern für die Rabatte eintraten, haben diese



Neun dafür, einer dagegen

Eine lebhafte Diskussion unter unseren Lesern hat der Artikel „Händel um den Handel mit Jahreswagen“ in Heft 5 ausgelöst. In dem für die Leseraktion begrenzten Zeitraum von zwei Wochen haben uns genau 2196 Leser ihre Meinung wissen lassen. Davon sprachen sich insgesamt 2025 Einsender für die uneingeschränkte Beibehaltung der Rabatte für Werksangehörige der Automobilindustrie aus (92,2%). Dagegen waren 153, das sind 7% der Leser, die sich an unserer Aktion beteiligten. Und die restlichen 0,8% konnten „nur mit erheblichen Einschränkungen“ zustimmen.

weniger zu Papier und Feder gegriffen, als die Gegner. Wir möchten Ihnen selbst überlassen, sich ein Bild von den unterschiedlichen Lesermeinungen zu machen und veröffentlichen deshalb die interessantesten Zuschriften auszugsweise:

Die Tatsache, daß aufgrund einer Augenblickssituation, nämlich einem erheblichen Nachholbedarf nach der Ölkrise, von Werksangehörigen beim Wiederverkauf ihrer Jahreswagen beträchtliche Gewinne erzielt werden konnten, über deren Berechtigung man diskutieren kann und die mit Sicherheit der Auslöser für die augenblickliche Mißstimmung waren, ist unbestreitbar. Dieses Hoch ist jedoch bereits vorüber, und aufgrund der großen Gebrauchtwagenhalde nehmen heute bereits Händler kaum mehr Jahreswagen ab. Es muß nicht unbedingt so sein, daß die dem freien Markt zur Verfügung stehenden Wagen dem Hersteller aus den Händen gerissen werden. Dann sorgt die Belegschaft auf eigenes Riskiko für einen gesicherten Grundabsatz, wobei zum Teil Käuferschichten angesprochen werden, die zum Neupreis noch keinen Mercedes gekauft, sondern sich für ein billigeres Fabrikat entschieden hätten. Nachdem ein zufriedener Kundenkreis bei dem zuletzt gefahrenen Fabrikat bleibt, werden somit sogar neue Käuferschichten erschlossen.
K. M., Immenstaad

Der Gewinner

Unter den Teilnehmern an der Jahreswagen-Leseraktion verloste die Redaktion ein CB-Funk-Gerät von Quelle einschließlich Spezialantenne im Wert von ca. 350 Mark. Gewinner dieses Preises ist:
Rudolf Hanke,
Sudetenstraße 12,
8481 Flossenburg

Die Jahreswagen müßten vom Werk weiterverkauft werden, damit die Werksangehörigen kein zweites Geschäft machen.
G. R., Berlin

*

Es sollte jedem Arbeitgeber freigestellt bleiben, seiner Belegschaft übertarifliche Zuwendungen zukommen zu lassen. Jedoch sollte gewährleistet sein, daß die Steuergerechtigkeit nicht unterwandert wird.
R. Sch., Marl

*

Werksangehörige sollten Rabatt bekommen. Wenn sich dies jedoch auch auf die Lieferzeiten auswirkt, ist das des Guten zuviel.
H. R., Mainz-Kastel

*

Meine Ansicht ist:
– Der Betriebsangehörige soll auch künftig preisgünstig einkaufen können.
– Der Rabatt von 21,5% sollte auf die Höhe des Rabatts der Händler gesenkt werden.
– Man sollte nur noch alle vier Jahre einen Neuwagen erwerben dürfen.
– Auch die Betriebsangehörigen sollen den üblichen Wartezeiten unterworfen sein.
E. K., Freiburg/Br.

*

Daß das Jahreswagengeschäft dem Handel ein Dorn im Auge ist, ist uns zur Genüge bekannt. Wo waren denn die Händler, als mir die Firma DB ein Schreiben unter den Scheibenwischer steckte, ich solle doch prüfen, ob ich nicht ein Fahrzeug bzw. Erzeugnis des Hauses DB kaufen könne; oder während der Ölkrise, wo wir nur mit Hängen und Würgen von der Kurzarbeit verschont blieben? Mit Ihrem Kommentar „Hände weg von den Jahreswagen“ haben Sie voll ins Schwarze getroffen.
O. B., Schönaich

*

Es ist ganz klar und richtig, daß Werksangehörige beim Kauf des von ihnen angefertigten Gutes einen Rabatt erhalten. Die Höhe des Rabattes sollte den des Großhandels nicht übersteigen. Viel wichtiger aber wäre nach meiner Ansicht, daß die Mitarbeiter nur ihren Wagen erhalten. Das heißt, daß sie nur ihren Bedarf decken können und nicht durch den Kauf eines Wagens jedes Jahr ein zusätzliches Einkommen von mehreren tausend Mark beziehen.
K. G., Heilbronn

Da die Lieferzeit an Privatkunden inzwischen vier Jahre beträgt, haben Werksangehörige keine Mühe, ihre Gebrauchtwagen weit über den Brutto-Neupreis wieder abzusetzen. Der Leidtragende ist vor allem der Privatkunde.
H. K., Mannheim

*

Ja zum Jahreswagen. Ich bin Gönner. Aber wer gibt dem Postler einen Rabatt? Unsere Briefmarken und Telefon dürfen wir auch voll bezahlen.
E. R., Gladbeck

*

Jahreswagen = Teil vom Lohn.
M. J., Esslingen

*

Rabatt ja, jedoch in angemessener Höhe (10–12 %) und 2-Jahresrhythmus. Gegenüber den gewöhnlich sterblichen Kaufinteressenten sind die erheblichen Besserstellungen der Werksangehörigen in diesem Umfang wie praktiziert nicht vertretbar. Derartige Vorteile und Vergünstigungen gibt's m. E. in keiner anderen Wirtschaftsbranche und schon gar nicht in den Verwaltungen. Ihr Artikel beweist, daß Mercedes die Wagen bedeutend billiger verkaufen könnte.
R. P., Neuwied

*

Es gab auch lange Zeiten, wo die Automobilfirmen froh waren über jeden Wagen, den sie für die Werksangehörigen bauen durften.
R., Dortmund

*

Automobilarbeiter erhalten einerseits Spitzenlöhne, haben andererseits in ungefährer Einschätzung einen sicheren Arbeitsplatz, also brauchen die Rabatte, eben bei Mercedes, nicht so kräftig ausfallen. Es ist doch genug, wenn dieser Personenkreis praktisch ein Jahr kostenlos Auto fährt. Sie müssen nicht noch daran verdienen. Außerdem haben diese Personen ja das Vergnügen, immer einen neuen Wagen zu fahren. Auch schon ein Vorteil, den nur wenige teilen. Man sollte die Kirche im Dorf lassen.
L. D., Frankfurt

*

Ich finde es empörend, wenn Händler glauben, Firmen vorschreiben zu dürfen, zu welchen Bedingungen Produkte an Werksangehörige vergeben werden.
O. S., Stuttgart

*

Herr Haberl verzichtet auch nicht auf seine Diäten.
W. B., Gärtringen

*

Um zu verhindern, daß Werksangehörige ihre Jahreswagen teuerer verkaufen können als Normalbürger für einen neuen Daimler-Benz beim Händler zahlen müssen, sollten neue Richtlinien geschaffen werden: Mindestens 20 000 km und Verkauf erst nach zwei Jahren.
W. E., Uelzen

Die Angehörigen und Freunde der Händler bekommen ja auch Rabatt und haben mit der Herstellung überhaupt nichts zu tun. Warum soll dann der Hersteller (Arbeiter) nicht seinen verdienten Rabatt haben.
H. H., Stuttgart

*

Als Werksangehöriger geht man ein gewisses Risiko bei der Bestellung eines Jahreswagens ein, denn immerhin kann man zwischen verschiedenen Typen und Farben wählen. Somit muß man nach einem Jahr sehen, daß man seinen Fahrzeugtyp sowie Extras an den Mann bringt. Der einschlägige Handel muß diese Risiken nicht tragen. Weiter wäre noch zu erwähnen, daß in den Jahren der Rezession die DB-Arbeiter und -Angestellten treu und brav ihre Fahrzeuge abgenommen und somit auch dazu beigetragen haben, über die damaligen Klippen hinwegzukommen.
R. G., Mannheim

*

Der Rabatt ist ein Preisdämpfer! Muß der Kfz-Händler 6000 bis 8000 Mark an einem Wagen verdienen? Wer billiger verkauft, macht das Geschäft. Schließlich herrscht noch freie Marktwirtschaft. Oder?
J. S., Dachau

*

Werksangehörige sollen ihren Rabatt in voller Höhe behalten, aber nicht mehr alle Jahre einen Wagen bekommen, sondern so lange warten wie Normalkunden auch.
W. G., Alzey

*

Mit der Abschaffung der Rabatte bei Autoherstellerfirmen trifft man wieder einmal nur den (hart arbeitenden) „kleinen Mann", der durch diese Maßnahme jährlich – und zwar ohne finanziellen Verlust – ein neues Fahrzeug bekommt. Man sollte die Rabatte als Treueprämie für die Mitarbeiter sehen und sie auf gar keinen Fall dem Handel opfern.
E. P., Hamburg

*

Der Handel steht nicht unter Naturschutz!
G. O., Selb

*

Der sogenannte Werkspreis bei Daimler Benz ist eigentlich gar kein Werkspreis, sondern ein Händlerpreis, da in ihm bereits 13 Prozent Händlerprovision enthalten sind. Da nicht eingesehen werden kann, daß ein Werksangehöriger diese 13 Prozent ohne Gegenleistung bezahlen soll, müssen diese auf jeden Fall dem Werksangehörigen nachgelassen werden – alles andere wäre modernes Raubrittertum. Bei einem Nachlaß von 13 Prozent vom sogenannten Werkspreis würde die Herstellerfirma Daimler Benz somit den Wagen zu dem Preis abgeben, zu dem sie sämtliche anderen Fahrzeuge auch verkauft. Das heißt, sie würde selbst ihren Angehörigen gar keinen Rabatt einräumen. Der tatsächlich gewährte Rabatt von 21,5 Prozent vom Werkspreis reduziert sich also zu einem wahren Nachlaß der Firma von 8,5 Prozent gegenüber ihren Betriebsangehörigen.
K. H., Stuttgart

Langzeitrostschutz von Dinol:

Mit der Sonde ans Ziel

Wer bei den verschiedenen Rostschutz-Methoden den Begriff Dinol kennt, muß hinzulernen: Die schwedische Firma bietet seit einigen Wochen einen in Skandinavien und USA erprobten und in Europa bisher einmaligen Rostschutz an, die sogenannte Tuff-Kote Dinol-Methode. Sie bietet erstmals einen Langzeitrostschutz mit fünfjähriger Garantie bei Neuwagen, sofern diese nicht älter als sechs Monate sind. Mit der Finanzierung der Erstbezahlung sind auch die notwendigen und zwischen dem Kunden und der Dinol-Station vereinbarten Zwischenbehandlungen bezahlt. Denn während dieser Garantiezeit wird der Kunde schriftlich zu zwei für ihn dann kostenlosen Inspektionen gebeten.

Die Firma und ihre nach dem Franchise-Prinzip arbeitenden Partner bieten auch eine Garantie für die Behandlung von Gebrauchtautos, wenn sie nicht älter als drei Jahre sind. Bedingung: Eine vorhergehende Inspektion muß den technischen Aufwand der Methode rechtfertigen. Man läßt sich also nicht darauf ein, Rostkrücken über die Garantie zu finanzieren.

Die Firmenleitung: „Solange das rostsichere Auto noch nicht vom Fließband zu haben ist, bleibt der sicherste Schutz eine gründliche Nachbehandlung. Wir bieten dem Verbraucher mit dem garantierten Langzeit-Rostschutz Gewähr für technologisch perfekte Arbeit."

Geheimnis des neuen Systems ist eine Wirkungskombination zweier verschiedener Produkte, mit denen die am stärksten durch Korrosion gefährdeten Hohlräume in der Karosserie besser als bisher möglich geschützt werden sollen.

Neues Mittel und neue Mitarbeiter

Das neue Mittel hat – und Demonstrationen vor Journalisten bewiesen dies – eine außergewöhnliche Kriechfähigkeit. Damit wird Wasser und Rost unterwandert und ein geschlos-



Dieses einfachere Instrument gestattet den Blick in Hohlräume durch Bohrlöcher.



Mit diesem, eher vom Operationssaal her bekannten Instrument (einer Art Magensonde) kann mit Hilfe einer Fernsehkamera der Zustand im Innern der Karosserie beobachtet werden.



An dieser Tür demonstrierte ein Techniker, wie mit einem Spezialwerkzeug und einer langen Spezialdüse der Wirkstoff fachgerecht aufgetragen wird. Fotos: Feddersen

sener Film auf dem Karosserieblech gebildet. Die zweite Komponente versiegelt diesen Rostschutzfilm und schützt die Autokarosserie gegen mechanische Einwirkungen.
Stationär mit dem neuen Verfahren kann nur werden, wer sein Personal gründlich schulen läßt, die patentierten Spezialwerkzeuge verwendet und die für jeden Autotyp entwickelten Bearbeitungspläne zu Rate zieht. Das Vertriebssystem Franchising bedeutet, daß die von der Firma unabhängigen Partner in einer Vertriebskette zusammenarbeiten. Die Kosten für einen durchschnittlichen Mittelklassewagen liegen bei rund 400 Mark. Bereits wenige Wochen nach der Einführung des neuen Systems ist schon mit Wartezeiten zu rechnen.

Berufsziel: Straßenwärter

Früher Knecht, heute Fachmann

Wir finden ihn heute nicht mehr auf unseren Straßen: Den stets gebückt laufenden Wegeknecht, der mit Schaufel und Besen die Pferdeäpfel von der holprigen Fahrbahn in seine Dreckkarre beförderte. Pferde wie Knechte sind rar geworden. Auch die Entwicklung der Benzinkutsche zum jetzigen Hauptverkehrsmittel und als Folge davon die ständige Erweiterung des nach jeweils modernsten Gesichtspunkten geplanten und gebauten Straßennetzes haben das Berufsbild der Arbeiter gewandelt, die unsere Straßen in Schuß halten.

Obwohl „Straßenwärter" bereits seit 1969 ein staatlich anerkannter Lehrberuf ist, haben bisher einheitlich qualifizierte Ausbildungsplätze gefehlt. Dieser Mißstand wurde in Baden-Württemberg mit der Eröffnung des „Ausbildungszentrums der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg, Nagold" behoben. Das im idyllischen Nagold gelegene Ausbildungszentrum für Straßenwärter wurde vom Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr im Sommer 1977 ins Leben gerufen. Es umfaßt ein Gebäude für Unterricht und Unterbringung, die Landesfachklasse Straßenwärter im Berufsschulzentrum Nagold und die Nagolder Straßenmeisterei für die überbetriebliche Ausbildung an Maschinen und Geräten. Die Verwaltung und Leitung ist dem Straßenbauamt Calw übertragen worden.

Vielseitig: Berufsbild und Arbeitsfeld

Wer glaubt, die Arbeit der Straßenwärter sei mit Straßenkehren und Streudienst im Winter getan, der wird von der Vielseitigkeit des Berufes und der Ausbildung überrascht sein. Der Straßenwärter von heute ist zu einem gut Teil auch Landschaftsgärtner, Straßenbauer und Maschinenschlosser. Er pflanzt und pflegt Bäume, Sträucher und Hecken, verlegt Bordsteine und reißt alte Straßendecken auf. Er bedient und wartet Arbeitsgeräte, Spezialfahrzeuge und Maschinen und behebt, wenn nötig, auch daran auftretende Störungen selbst.

Kein Spaß an Witzen

Die Beseitigung von Sturmschäden zählt ebenso zu seinen Aufgaben wie die Hilfe bei Verkehrszählungen und Vermessungen. Vom Straßenmeister wird Sondereinsatz nicht nur beim Winterdienst angeordnet, wenn die Wetterlage es erfordert, sondern auch dann, wenn Scherzbolde nach einer durchzechten Nacht – wie kürzlich in Nagold geschehen – alle Ortsschilder gegen „Saudorf" austauschen oder alle Ortseinfahrten zwar fachmännisch, aber dennoch ordnungswidrig absperren.

Zeitgemäßes Straßennetz erfordert Fachpersonal

Die Straßenmeistereien haben durchschnittlich 200 km Bundes-, Landes- und Kreisstraßen zu betreuen und sind teilweise ihr eigener Bauunternehmer.

Nur umfangreiche Aufträge werden an Straßenbaufirmen vergeben. Die Straßenbauämter wollen deshalb nicht nur ungelernte Hilfskräfte beschäftigen, sondern in den eigenen Reihen für qualifizierten Nachwuchs sorgen. So bilden sie neuerdings Fachkräfte aus, die unter Einsatz von Maschinen und modernsten Geräten alle anfallenden Arbeiten in eigener Regie erledigen können: von der Instandsetzung und Unterhaltung der Straßen bis hin zur Streckenüberwachung und Verkehrssicherung.

Zum Straßenwärter kann sich ausbilden lassen, wer den Hauptschulabschluß hat. Doch je nach Neigung haben auch Abolventen der Sonderschulen Chancen, eine Lehrstelle bei einer Straßenmeisterei zu bekommen. Laut Berufsbeschreibung des Bundesministers für Verkehr sollten aber nur „körperlich widerstandsfähige Bewerber" eingestellt werden.

Aus den ausgebildeten Straßenwärtern sollen künftig die Fach- und Aufsichtskräfte für



Amtsrat Klaus Schiller vom Straßenbauamt Calw erklärt den angehenden Straßenwärtern die fachgerechte Absperrung und Beschilderung von Baustellen.

Lehrberuf Straßenwärter

erforderlicher Schulabschluß:
Hauptschule evtl. Sonderschule
Ausbildungsstätten: Straßenbauämter, künftig auch Autobahnämter
Berufsschulpflicht: 1. Jahr örtliche Berufsschule, Berufsfeld Bau, 2. und 3. Jahr Landesfachklasse „Straßenwärter" in Nagold
Überbetriebliche Ausbildung:
im 2. und 3. Jahr Blockunterricht im Ausbildungszentrum der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg, Nagold (einschließlich Unterbringung)
Kosten für Unterbringung, Verpflegung und sozialpädagogische Betreuung: 135 Mark monatlich
Prüfungen: Zwischenprüfung nach eineinhalb Jahren; Abschlußprüfung (schriftlicher, praktischer und mündlicher Teil, Dauer drei Tage) in Nagold. Abnahme durch das Regierungspräsidium Karlsruhe.
Vergütung: 1. Ausbildungsjahr 402 Mark, 2. Jahr 460 Mark, 3. Jahr 518 Mark (über 18: Zulage 15 Mark). Anfangsvergütung nach Beendigung der Ausbildung ca. 1650 Mark und 200 Mark Zulagen.
Aufstiegschancen: Kolonnenführer und -facharbeiter, Bauaufseher, Streckenwart
Weiterbildungsmöglichkeit:
nach zweijähriger Berufsausübung Besuch einer weiterbildenden Schule zum Bautechniker oder zweijährige Ausbildung zum Straßenmeister (nur bei Bedarf).



Bei schweißtreibender Arbeit und wenn die Schutzmaßnahmen es erlauben, kann aus einem Begrenzungspfahl schon mal ein Kleiderständer für die signalfarbene Jacke werden.

den Straßenunterhaltungsdienst und für verschiedene höhere Stellen bei Baumaßnahmen gewonnen werden.

Erstmals gewährleistet: einheitliche Ausbildung

Während die angehenden Straßenwärter im ersten Ausbildungsjahr die für ihren Wohnort zuständige Berufsschule (Berufsfeld Bau) mit Maurern und Straßenbauern gemeinsam besuchen, erhalten sie im zweiten und dritten Lehrjahr dreimal jährlich vier Wochen Blockunterricht im Ausbildungszentrum Nagold. Hier besuchen sie die neu gebildete Landesfachklasse „Straßenwärter" im Berufsschulzentrum des Schwarzwaldortes, das zur Zeit unmittelbar neben Straßenmeisterei und Wohnheim neu gebaut wird. Für die technische und handwerkliche Ausbildung stehen die Geräte und Einrichtungen der Straßenmeisterei Nagold zur Verfügung, die vom Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg zu diesem Zweck mit den neuesten Maschinen ausgerüstet wird. Im Wohnheim, in dem maximal 42 Lehrlinge in familiärer Atmosphäre untergebracht werden können, wird von Fachkräften der Straßenbauverwaltung über den Berufsschulstoff hinaus theoretischer und praktischer Unterricht erteilt. Der Lehrplan enthält Themen, die sich unter anderem mit der Straßenbauverwaltung, dem Straßenverkehrsrecht, Arbeitsschutz und mit der Unfallverhütung befassen. Eine gründliche Ausbildung in Erster Hilfe soll es den besonders unfallgefährdeten Straßenwärtern ermöglichen, bei Arbeits- und Verkehrsunfällen die vielleicht lebensrettende Erstversorgung vornehmen zu können.

Am Wochenende: Freizeit und Hasenbraten

Während des Blockunterrichts in Nagold verbringen die Jugendlichen ihre Freizeit unter der Obhut des Christlichen Jugenddorfwerkes Deutschland e.V. mit Hobbys wie Werken, Basteln, Sport und Filmvorführungen.

Im Garten, von Wegweisern umzäunt, hoppelt ein gutes Dutzend Stallhasen herum, gezüchtet für den leckeren Festtagsbraten zur Freude der Schüler, die am Wochenende nicht nach Hause fahren wollen.

Daß technisch interessierte Schulabgänger heute diesen Ausbildungsberuf wählen, hat viele Gründe. Das „Arbeiten in frischer Luft", das „Erlernen von handwerklichen Fertigkeiten, die auch privat gut zu gebrauchen sind", die „abwechslungsreiche und vielseitige Tätigkeit" und nicht zuletzt die Zusage, „nach beendeter Lehrzeit weiterbeschäftigt zu werden", sind Motivation genug.

Führerschein erwünscht

Allerdings werden Lehrlinge nur bei Bedarf ausgebildet, was aber zugleich bedeutet, „daß der, der bleiben will, mit Sicherheit einen Arbeitsplatz bekommt", so Amtsrat Klaus Schiller vom Straßenbauamt Calw, dem die nicht technische Verwaltung im Calwer Straßenbauamt unterliegt und der mit der Leitung des Ausbildungszentrums betraut wurde. Die angehenden Straßenwärter in Nagold sind mit ihrem gewählten Lehrberuf rundum zufrieden. Einziger Wunsch an die Adresse der Straßenbauverwaltung: „Die Finanzierung des Führerscheins."

Rosemarie Schwerin



. . als Hasenbraten nicht viel zu schade?

BRIDGESTONE-REIFEN –UNBEKANNT, ABER



Bridgestone. Eine englische Marke? Eine amerikanische? Falsch: Bridgestone ist die bekannteste japanische Reifenmarke… auf der Straße, Piste und Landebahn. Die meisten der japanischen Jets ebenso wie viele der europäischen Luftfahrtgesellschaften rollen auf den hochentwickelten Bridgestone-Reifen. Auch die Hälfte aller japanischen Pkw's, Busse und Lkw's sind mit Bridgestone ausgestattet. Und das seit 47 Jahren.

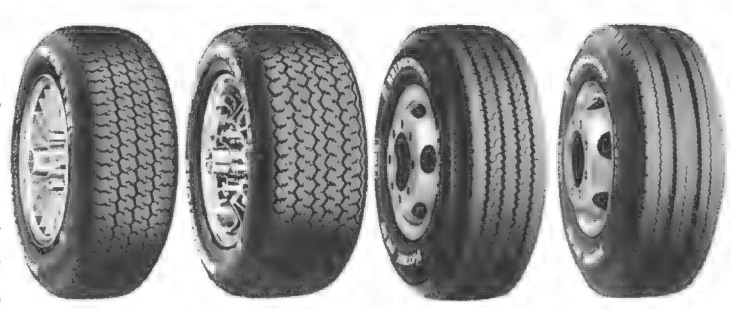
Der achtgrößte Reifenhersteller der Welt.

Im Jahr 1977 stellte Bridgestone in 12 Fabriken rund 45 Millionen Reifen aller Art her. Damit ist Bridgestone Nr. 8 in der Weltrangliste der Reifenhersteller und größer als manche der Marken, die Sie kennen. Bridgestone ist nur durch Qualität groß geworden.

UNERHÖRT GUT.

50% aller japanischen Export-Autos fahren Bridgestone-Reifen

Wenn Ihr neuer japanischer Wagen mit Bridgestone-Reifen ausgerüstet geliefert wird, können Sie sich sehr glücklich schätzen, denn Sie bekommen Reifen, die in bezug auf Laufeigenschaften und Lebensdauer Spitzenklasse sind. Ihr Herstellungsprozeß steht unter einer permanenten rigorosen Qualitätskontrolle. Damit ist sichergestellt, daß Sie Freude an Ihren Bridgestone-Reifen haben werden, denn durch schärfste individuelle Prüfung ist ein Reifen wie der andere. Bridgestone-Reifen lassen Sie niemals im Stich.





Die Hälfte aller japanischen Autos rollen auf Bridgestone-Reifen

BRIDGESTONE Original Equipment Division

Kommentar

Der Bluff mit den 100 PS

Die Meldung machte Schlagzeilen, ein Beweis dafür, daß viele Tageszeitungsredakteure die Problematik falsch bewerten: Es hieß, die „Vereinigung der Technischen Überwachungsvereine“ und die deutschen Hersteller von Motorrädern hätten – freiwillig – vereinbart, die Leistung von Motorrädern bei 100 PS zu begrenzen. Darin sehe man ein besonderes Sicherheitsmoment. „Die Motorisierung von Krafträdern hat einen Stand erreicht, der Anlaß zum Nachdenken über die künftige Entwicklung gab.“

Wie es der Zufall gut gelenkt, wollte, wurde diese Geschichte rechtzeitig vor Eröffnung der IFMA (Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung) in Köln lanciert. Einen Vorteil hatte diese Meldung: Sie lenkte die Kritischen ein bißchen von der Gefahr ab, die doch so gerne verharmlost wird. Motorradfahren ist auf unseren Straßen und bei unserem Verkehr gefährlicher als es diejenigen wahrhaben wollen, die daran verdienen, daß Motorräder verkauft werden und auch daran verdienen, daß Motorradfahrer verunglücken, gelähmt werden, sterben.

Dies muß in dieser Härte formuliert sein, nachdem die anderen, die von solchen Dingen nicht reden, und auch nicht wollen, daß man darüber schreibt, den irreführenden Slogan „Mit Sicherheit mehr Freiheit“ verwenden.

Diese freiwillige Abmachung hat überhaupt keinen Sinn und dient nur der Volksberuhigung. Wären wir kritische Verbraucher und kritische Verkehrsteilnehmer, dann wäre aus dieser Meldung vielleicht Volksbelustigung geworden. Und so mancher, der die Zweiradproblematik objektiv beurteilt, weiß: Hier wurde vernebelt und hier wurde drum herum geredet. Wenn der Verband der Zweiradindustrie und wenn die Technischen Überwachungsvereine wirklich etwas tun wollen, dann sollen sie sich schleunigst mit den Fahrlehrern und dem Verkehrsministerium an einen Tisch setzen, in Klausur gehen und innerhalb von vier Wochen das längst gesteckte Ziel praktikabel machen: Strengere Fahrprüfungen, verbunden mit einem praktischen Teil in der Fahrschulausbildung für Zweiradfahrer. Eine gerechtere und vernünftigere Aufteilung der einzelnen Führerscheinklassen und was es noch für gute Vorschläge gibt.

Nur dann kann man sie künftig noch ernst nehmen. Alle ihre Bemühungen, die sie jetzt zeigen, sind bestenfalls gute Ansätze. Sie bringen uns aber nicht weiter, und je mehr Zweiradunfälle es geben wird, desto kläglicher müssen sie als mißglückte Alibiversuche erscheinen. Wie albern ihre derzeitigen TÜV-Verlautbarungen sind, mögen ein paar Originalzitate unterstreichen:

„Die TÜV begrüßen, daß ihre Forderung rechtzeitig vor der Eröffnung der Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung (IFMA), die die Entwicklung der nächsten Jahre bestimmt, bei der Industrie zu diesem vernünftigen und leistungsbegrenzenden Schritt geführt hat.

Damit eine nachhaltige Beruhigung auf dem Kraftradsektor eintritt, wird die Presse aufgerufen, in ihren Testberichten die Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigungswerte hintanzustellen und nur am Rande oder gar nicht zu erwähnen. Auch sollten Abbildungen von Motorrädern in extremer Schräglage vermieden werden.“

Dies ist, mit Verlaub, der unkeusche Versuch der Manipulation. Und das untaugliche Unterfangen, der schreibenden Zunft die Feder zu führen.

Ernst Bauer

Abstandmessungen:

Fast jeder Autofahrer hat sie schon gesehen: die Abstandswächter auf den Autobahnbrücken. Da stehen sie in ihren Uniformen, eine Kamera auf dem Stativ vor sich, eine Stoppuhr in der Hand und zwei scharfe Augen unter dem Mützenschirm. Wenn dann der Bußgeldbescheid ins Haus flattert, zweifelt faßt niemand der so Ertappten am Vorwurf, der drin steht: Sie haben bei einer Geschwindigkeit von soundsoviel nur einen Abstand zu ihrem Vordermann von soundsoviel eingehalten.

Wenn hier zwei Beamte mit Kamera und Stoppuhr stehen...

Da werden dann Paragraphen zitiert und angeführt und auch deutlich gemacht, daß alles seinen Preis hat. Besonders das Fehlverhalten auf der Autobahn. Jetzt ist das Abstandmeßverfahren von bundesdeutschen Autobahnbrücken in Frage gestellt worden. Ein Göttinger Professor hat herausgefunden, daß sich Fehler einschleichen können, die möglicherweise auch Unschuldige zur Bußgeldzahlung zwingen. Der Wissenschaftler meint, daß man mit dem bisherigen Verfahren eigentlich überhaupt niemand verurteilen darf. Er fordert eine neue Technik, die subjektive Beobachtungsfehler ausschließt.

„Abstand ist das halbe Leben“

Mit diesem Slogan sollte schon vor Jahren den bundesdeutschen Autofahrern deutlich gemacht werden, daß die besten Bremsen nichts nützen, wenn der Vordermann nur wenige Meter entfernt ist, zumal bei hohem Tempo. Die Appelle waren weitgehend vergebens. Denn noch heute stehen die Auffahrunfälle an der Spitze in der Unfallstatistik. Und das, obwohl sich der Gesetzgeber bereits 1970 dazu genötigt sah, in die Neufassung der Straßenverkehrsordnung (StVO) einen Spezialparagraphen fürs Abstandhalten einzufügen: In Paragraph 4 Absatz 1 Satz 1 heißt es ganz klar (wenn auch im üblichen Juristendeutsch recht dehnbar):

„Der Abstand von einem vorausfahrenden Fahrzeug muß in der Regel so groß sein, daß auch dann hinter ihm gehalten werden kann, wenn plötzlich gebremst wird.“ Eine genaue Festlegung des Abstands auf



...dann wird nicht immer exakt gemessen

Zeit oder Meter ist im Gesetzestext allerdings nicht festgelegt.
Trotzdem: Die Rechtsprechung spielt sich auch bei verwaschenen Formulierungen immer recht schnell auf sogenannte Erfahrungswerte ein. Und so sehen diese Werte auf unseren Autobahnen aus – laut Rechtsprechung wie gesagt: Unter normalen Verkehrsbedingungen muß ein Sicherheitsabstand eingehalten werden, der einer in eineinhalb Sekunden zurückgelegten Fahrstrecke entspricht.
Noch eine andere Zeit spielt eine Rolle: 0,8 Sekunden. Ist der Abstand „nicht nur ganz vorübergehend" geringer als die in 0,8 Sekunden durchfahrene Strecke, so sehen die Verkehrsjuristen den Vorausfahrenden schon als gefährdet an. Der Hintermann hat mit einem Bußgeld zu rechnen, und zwar auch dann, wenn nichts passiert. Wie ist es zu diesen Werten gekommen, und was bedeutet „nicht nur ganz vorübergehend"?

Schon Kleinigkeiten führen zum Auffahren

Die Richter gehen davon aus, daß bei den üblichen hohen Geschwindigkeiten schon die unbedeutendsten Kleinigkeiten zu einem Auffahren führen können. Sei es, daß ein simples Warndreieck am Straßenrand einen Autofahrer zu einer Panikbremsung animiert, sei es, daß ein Autofahrer aus Versehen zu stark bremst (auch das kommt tatsächlich vor). Deshalb hat sich auch der Grundsatz eingebürgert, daß ein Hintermann grundsätzlich halten können muß. Er kann sich also nicht darauf hinausreden, daß die Fahrbahn vor seinem Vordermann vor dem Auffahrunfall ja frei gewesen sei. Der nachfolgende Autofahrer muß also auch die blödsinnigste Handlung eines Vorausfahrenden einkalkulieren.
Die Experten errechneten „eine ausreichende Reaktionszeit" mit 0,6 Sekunden Reaktion plus 0,2 Sekunden, bis die Bremsanlage den nötigen Druck aufgebaut hat und anspricht. Aber die 0,8 Sekunden reichen für diese Anforderungen auch noch nicht aus. Der Mindestabstand muß zeitlich wenigstens eine Sekunde betragen, aber auch nur dann – und darauf kommt es an –, wenn der Abstand bei etwa gleicher Geschwindigkeit beider Fahrzeuge die Strecke deutlich übersteigt, die der Hintermann in einer Sekunde zurücklegt. Denn eine Sekunde ist die durchschnittliche Reaktions- und Bremsansprechzeit.

Rechtsprechung geht noch weiter

Die Rechtsprechung geht aber (sicher ist sicher) noch weiter. Sie verlangt, daß der Sicherheitsabstand auf Autobahnen (also nicht auf Land- und Stadtstraßen) die in einer Sekunde durchfahrene Strecke so deutlich übersteigt und in der Regel der in eineinhalb Sekunden durchfahrenen Strecke gleichkommen müsse. Und der Bundesgerichtshof hat für die Formulierung „nicht nur vorübergehend" eine Strecke von etwa 250 Metern festgelegt. Das Oberlandesgericht Karlsruhe hat dafür sogar 300 Meter genannt.
Kein Wunder, daß bei solch diffiziler Rechtsprechung auch die Überwachungstechniken der Polizei hohe Anforderungen an die Beweisfähigkeit stellen müssen. Im wesentlichen werden dabei von der Polizei zwei grundsätzlich verschiedene Verfahren angewendet: Von der Polizei in Niedersachsen wurde das sogenannte Sekundärfotokamera-Verfahren entwickelt. Vereinfacht gesagt ist das ein ziviler Streifenwagen, der auf der Autobahn fährt und zu nah auf das Polizeifahrzeug auffahrende Autos ablichtet.
Aus den Fotos läßt sich dann aus den Werten gefahrene Geschwindigkeit und Abstand der Auffahrsünder sozusagen errechnen. Der Vorteil bei diesem Verfahren: Es können beliebig viele Fotos gemacht werden, der Auffahrende also über eine beliebig lange Strecke hinweg „beweiskräftig" beobachtet werden. Der Nachteil: Es dauert lange, bis mehrere Abstandsünder abgelichtet sind, somit ist das Verfahren sehr zeitaufwendig, und der Polizei gehen zu viele Abstandsrowdies durch die Lappen.
Seit etwa 1971 wird bei den meisten Polizeistationen das Abstandmeßverfahren von Autobahnbrücken aus angewendet. Die Polizei versprach schon bei der Vorstellung des Brückenverfahrens (ACE Lenkrad 5/1971), Zweifelsfälle erst gar nicht weiter zu verfolgen. Deshalb meinten damals die Beamten der nordwürttembergischen Autobahnpolizei pessimistisch-realistisch: „80 bis 90 Prozent der zu dicht Auffahrenden können wir sowieso nicht erfassen." Und: „Wir sind großzügig und rechnen stets zugunsten des Autofahrers."
Genau daran zweifelt nun sogar ein Experte aus eigenen Reihen: Der Polizeihauptkomissar Erhard Klein aus Göttingen. Mit seinen Zweifeln allerdings hat er bei seinen Kollegen nicht gerade helle Freude ausgelöst. Die meinen nämlich: „Man kann die Beweisforderung auch auf die Spitze treiben."
Und was nun kritisiert der findige Hauptkommissar? Der wichtigste Punkt Erhard Kleins Rechnung ist der Mensch. Denn alle Brückensysteme erfordern zur Überführung des Verkehrssünders die Auswertung mehrerer Komponenten: Rechtsprechung, Beschaffenheit der Anlagen und das Wahrnehmungsvermögen eines Beobachters. Und genau dem letzteren kommen die meisten Zweifel zu.

Gemessen werden müßte auf mindestens 250 Metern

Wie bereits berichtet, fordert die Rechtsprechung eine Meßstrecke von mindestens 250 Metern, während denen sowohl die gefahrene Geschwindigkeit als auch der Abstand zweier Fahrzeuge gleich sein muß. Die Kritik ist bereits in der Technik begründet. Die geforderte Meßstrecke wird nämlich von keinem der üblichen Geräte erfaßt. Nur eine Anlage, Firma Traffipax, erreicht gerade 150 Meter Meßstrecke. Eigentlich um mindestens 100 Meter zu wenig für die Rechtsprechung. Und trotzdem werden danach Autofahrer zu nicht unerheblichen Bußgeldern verdonnert . . .
Ein weiterer Punkt: Die Geschwindigkeit zweier hintereinander fahrender Autos wird nur beim ersten Fahrzeug gemessen. Also müssen die beobachtenden Polizeibeamten entscheiden, ob der Hintermann dieselbe Geschwindigkeit gefahren ist.
Dritter Punkt: Es wird nur die Durchschnittsgeschwindigkeit während der ganzen Meßstrecke ermittelt, die am Anfang ganz anders aussehen kann als am Ende der Distanz. Wenn einer der Autofahrer plötzlich abbremst oder Gas gibt, wird das nicht berücksichtigt. Daß es dabei trotz scharfer visueller Beobachtung mehrerer Polizeibeamten auf der Brücke zu erheblichen Fehleinschätzungen kommen kann, haben Versuche der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt Braunschweig und der Verkehrspolizeistaffel Göttingen erwiesen.
Während sonst nur von der Brücke aus gemessen und beobachtet wird, wurde bei den Versuchen ein Radargerät 300 Meter vor der Brücke zusätzlich aufgestellt. Die Ergebnisse waren mehr als überraschend. Zwar sahen die Beamten in den meisten Fällen, wenn einer der Autofahrer seine Geschwindigkeit auf der Meßstrecke geändert hatte, aber in vielen Fällen wurde dies auch übersehen, wie die Radarmessung erwiesen hat. Bis zu 10 km/h betrugen die so ermittelten Meßunterschiede. Für Erhard Klein ist klar: „Ein Gleichbleiben der Geschwindigkeit in dem geforderten Bereich kann somit durch visuelle Beobachtung der Polizeibeamten nicht exakt nachgewiesen werden."
Unterstützung für diese Behauptung erhält der Beamte auch von dem Universitätsprofessor Dr. Helmut Kellner (Göttingen). Auch er räumt eine fragliche Beweisführung ein, wenn die Fahrzeuge die Geschwindigkeit im Meßbereich herabsetzen oder erhöhen.
Ist es denn so wichtig, daß die genaue Geschwindigkeit ermittelt wird? Allerdings, denn mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten werden auch unterschiedliche Abstände gefordert. In den keinesfalls seltenen Grenzbereichen kann das schon die Einstellung eines Verfahrens zur Folge haben. Auszuschließen ist also nicht, daß Autofahrer ein Bußgeld wegen zu geringen Abstands gezahlt haben, obwohl ihr Fehlverhalten gar nicht hätte eindeutig bewiesen werden können. Ob die Juristen daraus Konsequenzen ziehen?

Auch die Abstandmessung ist sehr problematisch

Nicht nur die exakte Bestimmung der Geschwindigkeit beider Fahrzeuge ist problematisch, auch die Abstandbestimmung ist es. Viele Faktoren täuschen das menschliche Auge. Schon verschieden hohe Fahrzeuge lassen den beobachtenden Beamten auf verschiedene Abstände schließen. Die Tiefenwahrnehmung hat ihre Grenzen und somit ist auch die

Beweiskraft fraglich. Allein aus physiologischen Gründen ist die genaue Schätzung des Abstandes durch die Polizei erwiesenermaßen nicht möglich, meint der Göttinger Professor. Fazit: Das Brückenmeßverfahren läßt sich nur beweissicher anwenden, wenn nachgewiesen werden kann, daß beide Autos mit der gleichen Geschwindigkeit im gleichen Abstand die Meßstrecke durchfahren haben.

Verfahren wenig geeignet

Und dies ist der gravierendste Mangel: Bei allen Meßverfahren wird dies dem subjektiven Urteil der Meßbeamten überlassen, die ihre Entscheidung auch noch innerhalb weniger Sekunden zu treffen haben. Die Gutachter aus Göttingen kommen zu einem nachgerade vernichtenden Urteil über die Brückenposten: „Wir halten daher das Verfahren für wenig geeignet."
Was tun? Weil Auffahrunfälle immer wieder durch haarsträubend leichtsinnige Auf-den-Vordermann-Auffahrer herbeigeführt werden, kann auf die Abstandbußgelder nicht verzichtet werden. Wenn aber die bisher angewandten Verfahren so ungenau sind, kann man sie unter juristischen Grundsätzen (in dubio pro reo, also im Zweifel für den Angeklagten) noch anwenden und vertreten?
Polizeihauptkomissar Klein: „Diese Frage läßt sich nicht mit einem klaren Nein beantworten. Werden Feststellungen in Grenzbereichen getroffen, so darf keine Anzeige gefertigt werden, denn Meß- und Beobachtungsfehler sind nicht auszuschließen." Soll nur noch bestraft werden, wer so deutlich gegen die Abstandregeln verstoßen hat, daß niemand daran zweifeln kann?
Schon deshalb ziehen die meisten Polizeidienststellen gleich mal zehn Prozent bei der Abstandmessung ab beziehungsweise rechnen zehn Prozent Abstand dazu. Den Nutzen dieser Toleranz bezweifelt Brükken-Kritiker Klein: „Was nützt das, wenn die Geschwindigkeit nicht hinreichend bewiesen werden kann?"

Vier Forderungen der Experten

Vier Forderungen stellt der Experte an ein noch zu entwikkelndes Verfahren: einen genauen Geschwindigkeitsbeweis für alle Fahrzeuge; es muß möglich sein, den Abstand der Autos an verschiedenen Punkten zu messen; die Anlage muß handlich und nicht zu kompliziert sein; der Preis darf nicht zu hoch liegen. Allerdings ist ein solches Gerät noch lange nicht in Sicht.

Der Göttinger Professor Kellner hat jedoch bereits ein Konzept für eine solche Anlage. So müßten vier Fotos gemacht werden in Abständen vor der Brücke von 300, 200, 100 und 0 Meter. So könnte die gleichbleibende Geschwindigkeit bewiesen werden. Was so einfach klingt, dürfte nach Auffassung des Wissenschaftlers aber gerichtliche Beweisnot ausschließen." Die Beweisführung ist lückenlos und kann jederzeit per Gutachten nachgewiesen werden. Das Verfahren erfüllt die von der Rechtsprechung geforderten Voraussetzungen. Nach Bekanntwerden des Gutachternachweises wird die Einspruchsquote sicherlich zurückgehen.

Macht die Polizei mit?

Für die Polizei ein akzeptables Verfahren, das auf der bisherigen Basis weiterarbeitet", heißen die von den Kritikern des bisherigen Verfahrens gezogenen Schlüsse.

Jetzt liege es nur noch an der Bereitwilligkeit der einzelnen Polizeidienststellen, sich für diese beweissichere Art der Brückenabstandmessung zu entscheiden.

Nach unseren Recherchen und Gesprächen mit mehreren Polizeidienststellen im süddeutschen Raum ist diese Einsicht allerdings nicht zu erwarten. Zu sehr sind die engagierten Polizeitechniker von der Richtigkeit ihrer Rechnung überzeugt. Vielleicht werden sie umdenken müssen, wenn sich die Einsprüche gegen Abstandbußgelder häufen. Denn nach Kenntnis der Gutachten, der Rechtsprechung und der Arbeitsweise der bisherigen Abstandmessung könnte eigentlich überhaupt kein Autofahrer wegen Fahrens mit zu geringem Abstand verurteilt werden.
Ein Einspruch dürfte vor höheren Instanzen durchweg als Sieg für den Autofahrer ausgehen. Der Göttinger Polizeibeamte kommt zu dem Schluß: „Eine Umstellung der bisherigen Verfahren ist unabdingbar!"

Peter Groschupf

Befehl ausgeführt – Zivilisten gerade noch davongekommen

Man stelle sich vor, ein Autohersteller schreibe in seiner Betriebsanleitung folgenden Satz:
„Verkehrsunfälle werden keinesfalls mutwillig verursacht, weder von deutschen noch von ausländischen Autofahrern auf unseren Straßen. Vielmehr ist die Schadensursache oft der Übereifer des Fahrers, der seinen Auftrag so gut wie möglich erfüllen möchte. Und dies wird vom steuerzahlenden Staatsbürger, der das Funktionieren unserer Gesellschaft (die ja auf das Auto angewiesen ist) auch erwartet. Dennoch kommt es darauf an, sowohl der Mobilität der Gesellschaft gerecht zu werden als auch Unfälle und Schäden weitgehend auszuschließen."
Dieser Automobilhersteller würde – zu Recht, meine ich – scharf kritisiert, weil er den Unfall als nicht wegzudiskutierende Tatsache geradezu billigt.
Diese Sätze sind so gefallen, allerdings nicht von seiten derer, die mit dem Auto beruflich zu tun haben, sondern sie stammen aus dem Munde eines Bundeswehr-Generalmajors.
Der Befehlshaber im Wehrbereich V, Generalmajor Dr. Joseph Wilhelm, betonte einer Mitteilung seines Presseoffiziers vom 1. September 1978 zufolge, *„daß Manöverschäden keinesfalls mutwillig verursacht würden, weder von den deutschen noch von den alliierten Soldaten. Vielmehr sei die Schadensursache oft der Übereifer des Soldaten, seinen Auftrag so gut wie möglich zu erfüllen und dies würde vom steuerzahlenden Staatsbürger, der das Funktionieren der Abschrekkung fordert, auch erwartet. Dennoch käme es darauf an, sowohl der Manöveraufgabe gerecht zu werden als auch Unfälle und Schäden weitgehend auszuschließen ..."*

Die Pressemitteilung des Wehrbereichskommandos, die in einigen baden-württembergischen Zeitungen im Wortlaut abgedruckt wurde, trug die Überschrift: Auftragserfüllung sowie Unfall- und Schadensverhütung sind bei Manövern oberste Gebote.
Wir erblicken in dieser Haltung eine bedenkliche Einstellung zur Verkehrssicherheit. Denn wer schon vor einem Manöver davon ausgeht, daß die Auftragserfüllung ebenso wichtig ist wie die Unfall- und Schadensverhütung, der provoziert geradezu schwerste Manöverunfälle, von denen auch die zivile Bevölkerung betroffen ist. Wer solche zackigen Sprüche kundtut, mißachtet das Gebot von der Sicherheit im Straßenverkehr und nimmt hin, daß eben der Panzer den Kleinbus zermalmt und daß ein ziviler Bürger dabei ums Leben kommt. So ist es jedenfalls 1977 im schwäbischen Tübingen passiert, und der auf diese Weise ums Leben gekommene Familienvater war nicht einmal schuldig an diesem Unfall. Schlimmer noch: Er hätte ihn nicht einmal verhindern können. Er war nur da, wo der Panzer sich aus irgendwelchen Gründen danebenbenommen hat. 1977 gab es mehr als 12 Manövertote. Wenn jemand 1978 soviel Courage besitzt, mit derart markigen Worten die Möglichkeit von Manöverunfällen zu rechtfertigen, dann ist dieses sehr bedenklich. Wir meinen: Die Zivilbevölkerung hat ein Recht darauf, von den Manövertruppen in Frieden gelassen zu werden, denn das Kriegsspiel hat auf der Straße keinen Platz.

IN 10 JAHREN WIRD MAN SICH DARÜBER STREITEN,



Was gut ist, wird nachgemacht. In dieser Beziehung wird es dem neuen Fiat Ritmo nicht anders gehen als anderen berühmten Originalen.

Und da man nicht gleich das ganze Auto nachbauen kann, wird man zuerst mit einzelnen Teilen beginnen: Der 1,5-Liter-Ritmo zum Beispiel hat serienmäßig ein Fünfganggetriebe. Dabei wurde der fünfte Gang als Schon- und Spargang ausgelegt. Gut für den Motor, gut für den Benzinverbrauch. Man darf gespannt sein, wann andere Hersteller nachziehen werden.

Auch die Form des Ritmo wird ihre Freunde bei der Konkurrenz finden. Die glattflächige Karosserie mit den großen Fensterflächen ist der Beweis, daß man es auch anders machen kann. Allerdings, man braucht ein sicheres Gefühl für Form und Stil dazu. Der Windkanal allein macht es nicht.

Genauso ist es mit den elastischen Schutzschilden aus Kunststoff. Als erstes Auto der kompakten Mittelklasse hat der Ritmo keine Stoßstangen mehr. Selbst bei einem Zusammenprall mit 6 km/h schlucken die Schutzschilde alles. Ohne Dellen und Beulen. Wie würde Ihr Auto danach aussehen?

WER ALS ERSTER EINEN SOLCHEN WAGEN GEBAUT HAT.



Eine gute Figur macht der Ritmo schon durch seine Größe. In seinen Abmessungen übertrifft er selbst größere Autos. Nicht außen, sondern innen, wo es wirklich auf Geräumigkeit ankommt. Mit 82 Prozent Nutzraumanteil ist der Ritmo rekordverdächtig: Genug Platz sogar für einen 1,95-m-Mann. Das muß erst mal einer nachmachen.

Es wird auch schwer sein, die Geräuschdämmung des Ritmo zu übertreffen. Sein Innenraum wurde besonders sorgfältig gegen Außen- und Fahrgeräusche isoliert. Dadurch wurde der Ritmo vielleicht sogar das leiseste Auto seiner Klasse. Einige Chefingenieure werden den Ritmo nur flüsternd beim Namen nennen.

Natürlich muß man vielen Modellen in der kompakten Mittelklasse zugute halten, daß sie nicht mehr ganz neu sind. Andererseits gibt es keinen Grund dafür, auf solchen Fahrkomfort wie beim Ritmo zu verzichten. So wird es in 10 Jahren zwar viele Kopien geben, aber nur ein Original. Am besten, Sie machen sich Ihr eigenes Bild über den neuen Fiat Ritmo. Es kann für Sie nur von Vorteil sein, Autos zu vergleichen. Gleich morgen. Bei Ihrem Fiat Händler.

Der neue Ritmo. Frischer Wind in der kompakten Mittelklasse.

FIAT

Nicht ganz ungefährlich:

Ski-Transport auf dem Autodach

Gehören Sie zu den pflichtbewußten Skifahrern, die ihren Winterurlaub nicht Hals über Kopf antreten, sondern sorgfältige Reisevorbereitungen treffen? Die auf die Sicherheit ihrer Skiausrüstung ebenso großen Wert legen wie auf die getrimmte eigene Kondition? Dann sollte es für Sie selbstverständlich sein, noch einen Schritt weiterzugehen, damit Sie nicht zu den Skisportlern gehören, deren Urlaub schon vor Erreichung des Ziels mit einem Unfall endet, weil die Ski vom Autodach fliegen.

Der Deutsche Skiverband rät allen motorisierten Skifahrern, zehn Grundregeln für den Transport von Skiern auf dem Autodach zu beherzigen:

❶ Transport nur im Skisack: Dieser erste Tip dient nicht dem Schutz anderer Autofahrer, sondern der persönlichen Gesundheit. Staub, Tausalz von den Straßen und ähnliche Umwelteinflüsse können bei ungeschützten Ski nicht nur bei der Bindung, sondern auch bei den Kanten zu Korrosion, Verschmutzung und Funktionsunfähigkeit führen. Deshalb empfiehlt sich in jedem Fall ein sogenannter Skisack zum Transport. Wer auf einen Totalschutz des Ski verzichtet, sollte seinen Ski zumindest durch eine Bindungshülle schützen.

❷ Am besten TÜV-geprüfte Dachträger: Zwar gibt es für die Hersteller von Dachgepäckständern und Skihaltern noch keine Norm, doch prüfen die verschiedenen technischen Überwachungsvereine Ski- und Dachträger nach bestimmten Gesichtspunkten. Modelle, die das Prüfzeichen tragen, sind deshalb in jedem Falle zu empfehlen. Bei der Auswahl eines geeigneten Skiträgers sollte man grundsätzlich darauf achten, daß der Haltersockel großflächig genug (mindestens zehn Zentimeter) ist und sich schnell, aber auch sicher montieren läßt.

❸ Gummiklemmen alleine reichen nicht: Wer seine teuren Brettl einzig und allein nur den simplen Gummiklemmen eines Kaufhaus-Dachträgers anver-

---

Weniger richtige Lösungen beim Zweirad-Quiz:

War's zu schwer?

Ob es am mangelnden Reiz der Gewinne lag (diesmal gab es weder Mercedes noch ACE-Sonderpreis) oder aber an der Schwierigkeit der gestellten Fragen?

Denn, waren es im letzten Jahr beim DVR-Verkehrsquiz 77 noch 14 000 Einsendungen, die bei uns eingingen, so waren es diesmal noch nicht einmal 5000 Lösungskarten, die den Weg zur Lenkrad-Redaktion fanden. Und waren es im letzten Jahr noch über 95 Prozent richtige Antworten, so waren es diesmal nur noch 84,6 Prozent korrekte Lösungen. In Zahlen ausgedrückt: 4087 Richtige und 652 Falsche.


Lösung: ACE Lenkrad, Postfach 500106, 7000 Stuttgart 50

1 (B) 2 (B)

3 (C) 4 (C)

auf Postkarte kleben (40 Pf)

Name, Anschrift:

Das Verkehrsquiz sollte wie alle Aktionen des DVR dazu beitragen, daß mehr Partnerschaft im Verkehr geübt und praktiziert wird. Partnerschaftliches Verhalten heißt konkret: Mitdenken und vorausschauen, sich nicht auf andere verlassen, nicht immer auf das eigene Vorrecht pochen, denn das kann ins Auge gehen. Wer mit dieser Einstellung an die Lösung des Quiz ging, der konnte eigentlich nichts falsch machen. Die hohe Zahl der falschen Lösungen zeigt aber, daß so mancher seine Lektion in Sachen Partnerschaft noch nicht richtig gelernt hat.

Doch nun zur Auflösung:

Frage 1: richtige Lösung – B
Der Mofafahrer sollte sich darauf einstellen, daß er vom Autofahrer übersehen wird, und deshalb Gas wegnehmen und bremsbereit sein.

Frage 2: richtige Lösung – B
Der Autofahrer sollte den Mofafahrer vor dem Öffnen der Tür passieren lassen, da andernfalls ein Auffahren des Mofafahrers auf die Fahrzeugtür möglich ist.

Frage 3: richtige Lösung – C
Der nahende Autofahrer sollte unter allen Umständen vorbeigelassen werden, er ist zu nah, um noch ausweichen zu können.

Frage 4: richtige Antwort – C
Wer hier auf seinem Vorrecht beharrt, der provoziert einen Unfall förmlich. In dieser Situation hilft nur bremsen und abwarten, ob die Mofafahrer anhalten.

Jeder hat noch eine Chance

Alle richtigen Antworten wurden am 28. September an den Deutschen Verkehrssicherheitsrat weitergeleitet. Dort nehmen sie Mitte Dezember an der Verlosung der zehn wertvollen Reisegewinne teil. Die Gewinner werden danach in der Tagespresse bekanntgegeben und auf jeden Fall im Lenkrad Heft 1/79 veröffentlicht. ref

traut, riskiert nicht nur den Verlust seiner Ski, sondern gefährdet damit auch nachfahrende Autos. Grundsätzlich sollten Träger verwendet werden, die zusätzlich zur Gummiklemme eine weitere haltbare Sicherung haben. Ideal sind natürlich Dachträger mit abschließbarem Sicherheitsbügel. Auch bei einem scheinbar noch so sicheren Skiträger sollten die Gummi- oder Kunststoffhalterungen von Zeit zu Zeit überprüft werden.

❹ Mit den Enden immer in Fahrtrichtung: Auch wenn man seine Ski in einem Skisack oder mit einem ähnlichen Futteral transportiert, sollten sie so auf dem Dach befestigt werden, daß die Enden in Fahrtrichtung zeigen. So bieten sie während der Fahrt den geringsten Luftwiderstand.

❺ Der Fahrer ist verantwortlich: Auch wenn der Lenker des Kraftfahrzeugs nicht selbst die Ski auf dem Dach befestigt hat, ist er für den ordnungsgemäßen und sicheren Transport verantwortlich. Er kann sich also im Falle eines Unfalls nicht darauf hinausreden, er selbst habe die Ski ja nicht befestigt. Grundsätzlich empfiehlt es sich daher, daß der Fahrer vor Antritt einer Reise nicht nur die Befestigung der Ski, sondern auch die Montage des gesamten Dachträgers noch einmal gewissenhaft überprüft.

❻ Langsamer fahren: Aus gutem Grund geben die Hersteller von Ski- und Dachgepäckträgern keine Geschwindigkeits-Garantie. Wer also Ski auf dem Autodach transportiert, sollte sein Fahrtempo diesem Umstand anpassen, oder zumindest für zusätzliche Sicherung sorgen, wenn er schneller fahren will. Ralf Baur vom Deutschen Skiverband: „Wer mit Ski auf dem Dach schneller als 130 fährt, handelt bodenlos leichtsinnig."

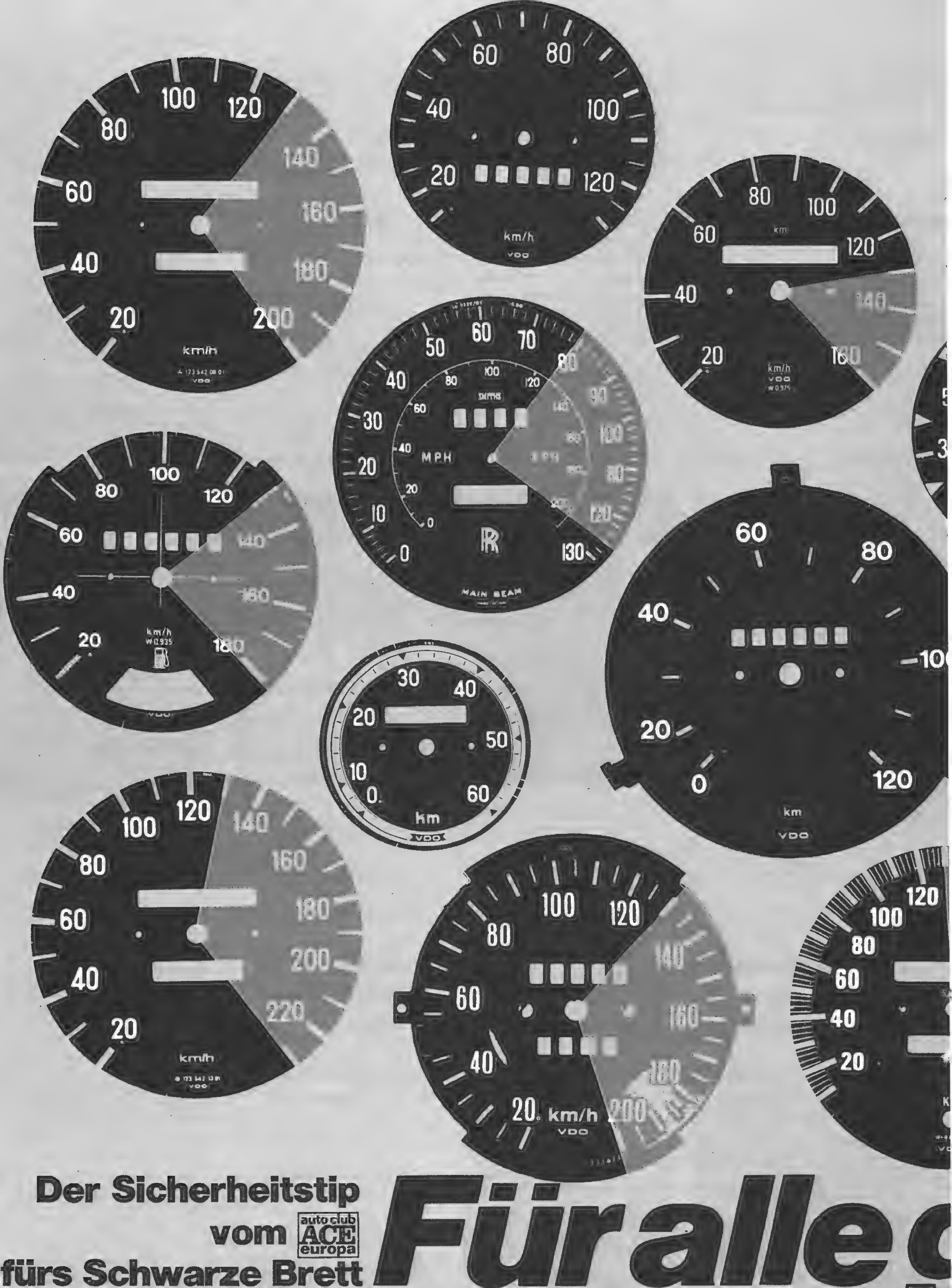
❼ Abstand halten: Wer hinter einem Fahrzeug herfährt, das Ski auf dem Dach transportiert, sollte immer damit rechnen, daß sich die Ladung auch lösen kann. Es ist daher ratsam, einen genügend großen Sicherheitsabstand zu lassen, der einem die Chance zum Ausweichen läßt.

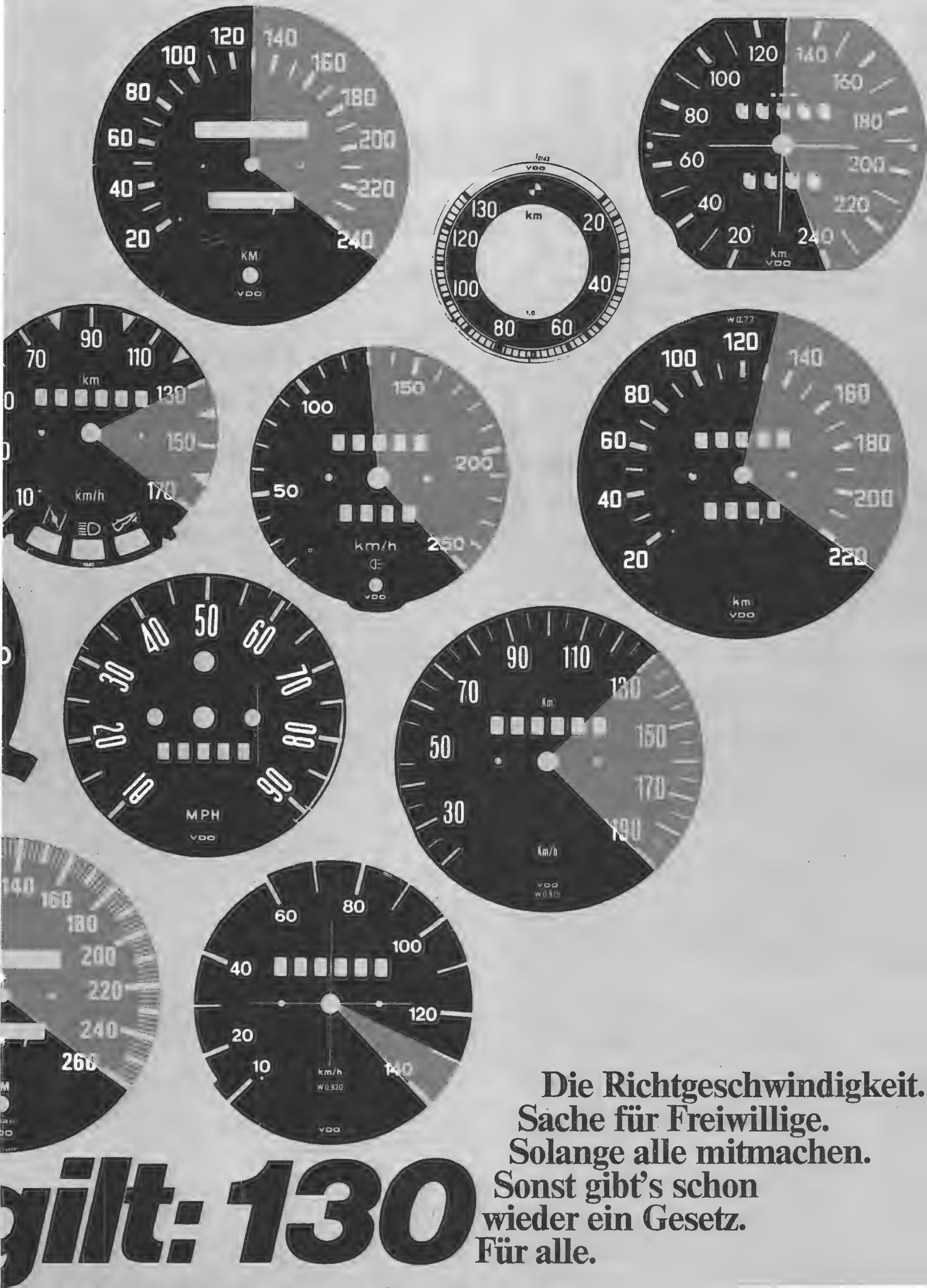
❽ Anhalten zum Überprüfen: Wer längere Strecken Ski auf dem Dach transportiert, sollte unterwegs in regelmäßigen Abständen anhalten, um die Befestigung von Ski und Trägern zu überprüfen.

❾ Skiträger nur bei Bedarf montieren: Immer wieder sieht man Fahrzeuge, bei denen man den Eindruck hat, daß sie immer mit dem Skiträger auf dem Dach herumfahren. Wer sicher gehen will, daß sein Skihalter nicht vorzeitig durch Umwelteinflüsse verschlissen wird, sollte ihn auch mit Rücksicht auf den Autolack nur im Bedarfsfall montieren.

❿ Auch Skiträger müssen gepflegt werden: Wer möglichst lange etwas von seinem Skiträger haben will, sollte ihn am Ende der Saison einer konservierenden Pflege unterziehen.

Ihn je nach Material mit Wasser oder Putzmittel vom Straßenschmutz befreien, korrosionsgefährdete Teile einölen, ihn gut verpackt und vor Feuchtigkeit geschützt aufbewahren, bis er in der nächsten Saison wieder gebraucht wird.


Der Sicherheitstip
vom auto club ACE europa
fürs Schwarze Brett
Für alle



gilt: 130
Die Richtgeschwindigkeit.
Sache für Freiwillige.
Solange alle mitmachen.
Sonst gibt's schon
wieder ein Gesetz.
Für alle.

Warnung nützt oft nicht mehr viel

Erste Maßnahmen zur Verhinderung von Geisterfahrten

Fast jeden Tag ertönt aus dem Rundfunk die Warnung vor Verkehrsteilnehmern, die die Autobahnen in der falschen Richtung befahren. Die Warnung der Sender, scharf rechts zu fahren, nicht mehr zu überholen und die Warnblinkanlage einzuschalten, nützt oft nicht mehr viel. Wer eine Autobahn in der Gegenrichtung befährt, hat kaum eine Chance, lebend wieder herunterzukommen. So hatte auch die Neu-Isenburger Autobahnpolizei nicht mehr helfen können, obwohl sie unmittelbar vor dem Unfall von dem Wagen auf der falschen Spur telefonisch erfuhr.

Der schwere Wagen des 78jährigen Berthold Berger prallte frontal gegen ein entgegenkommendes Fahrzeug aus Dreieich-Sprendlingen. Er war auf der falschen Autobahnspur gefahren. Der 78jährige und der Fahrer des anderen Autos, Kurt Thon, ein renommierter Rechtsanwalt, starben ebenso an der Unfallstelle wie die 77jährige Ehefrau des „Geisterfahrers". Unfälle wie dieser auf der Autobahn Offenbach/Egelsbach bei Neu-Isenburg beschäftigen seit geraumer Zeit die Verkehrsexperten. Ihr Verlauf ist ziemlich ähnlich. Viele enden nach kurzer Fahrt tödlich. Daher der Name „Geisterfahrer". Zur Verhinderung dieser Todesfahrten startete die Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln, (BASt) eine Untersuchung, deren erste Ergebnisse jetzt vorliegen.

Die Ursachen

In den ersten sieben Monaten dieses Jahres registrierte die Polizei auf den deutschen Autobahnen 697 Falschfahrten. Es gab dabei zehn Tote, sieben Schwerverletzte und 28 Leichtverletzte. Dies sind die vorläufigen Ergebnisse des Berichts der BASt. Als Ursache der Falschfahrten wurde in 17 Prozent der Fälle Alkoholeinfluß sicher nachgewiesen. Unabhängig davon fand man als Ursachen geistig-seelische Ausnahmesituationen. Die höchste Zahl der Geisterfahrer (50 Prozent) hatte einfach die Orientierung verloren. Beschilderungs- und Übersichtlichkeitsmängel (9 Prozent), technische Defekte am Kraftfahrzeug, Kraftstoffmangel (8 Prozent) und Sichtbehinderung durch Nebel (3 Prozent) gaben andere als Ursache der Irrfahrt an. Nur 9 Prozent hatten vorsätzlich – zum Teil sogar nach einer Wette oder in Selbstmordabsicht – die falsche Autobahnspur benutzt.

Die Mehrzahl der Geisterfahrer scheint den Irrtum im allgemeinen schnell einzusehen. 59 Prozent der Fahrer bleiben unter 0,5 km auf der Autobahn, 15 Prozent allerdings brachten es auf Strecken von über fünf Kilometer. Wieder andere fuhren sogar mehr als 15 Kilometer entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung.

Falschfahrten beginnen überall

Die Falschfahrten beginnen an allen denkbaren Enden des Autobahnnetzes. Besonders häufig ist das Wenden auf der Autobahn und Weiterfahren in der falschen Richtung (34 Prozent). Auch bei einfachen Knotenpunkten kann es vorkommen, daß durch unzulässiges Rechtsabbiegen in eine Autobahneinfahrt eine andere Autobahn verlassen wird. Wenn der Autofahrer in einem Autobahn-Kreuz vor Überqueren der anderen Autobahn in die Ausfahrt fährt, gerät er auf der neuen Autobahn zwangsläufig in die Gegenrichtung (27 Prozent). Schon beim Einfahren in die Autobahn die falsche Richtung zu erwischen, gelingt immerhin 22 Prozent der Geisterfahrer. Nach einer Einfahrt biegen sie unzulässigerweise links ab, sie verlassen Raststätten und Parkplätze am falschen Ende oder sie benutzen die Ausfahrt als Einfahrt. (Siehe dazu die Luftaufnahmen.)

Möglichkeiten zur Verhinderung der Todesfahrten

Die Experten standen dem Phänomen, das nicht nur von europäischen Autobahnen, sondern auch von amerikanischen Autobahnen bekannt ist, zunächst hilflos gegenüber. Die Androhungen von Bußgeldern und Führerscheinentzug genügen längst nicht mehr, um die

---

Arbeitsrechtler Thon starb an Unfallstelle



Der Tod des Frankfurter Rechtsanwalts Kurt Thon, der am Montagabend nach einem Autozusammenstoß auf der Autobahn Offenbach/Egelsbach seinen Verletzungen erlag, bedeutet für die Arbeitsrechtler in der Bundesrepublik einen schweren Verlust.

Der 56jährige Jurist, der für den Deutschen Gewerkschaftsbund und zahlreiche seiner Einzelgewerkschaften in Grundsatzverfahren vor dem Bundesarbeitsgericht und dem Bundesverfassungsgericht aufgetreten ist, hatte dabei maßgebend an der Fortbildung des A[illegible]rechts mi[illegible]

Ein engagierter und streitbarer Kollege

Der 56jährige Rechtsanwalt Kurt Thon, der einem der tragischen Unfälle mit einem Geisterfahrer zum Opfer fiel, war einer der renommiertesten deutschen Arbeitsrechtler. Der engagierte Gewerkschaftler hatte bemerkenswerten Einfluß auf die Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts. Ein großer Teil der Gewerkschaftskolleginnen und -kollegen, die als Arbeitsrichter ehrenamtlich berufen worden sind, ging auf öffentlichen Lehrgängen der Gewerkschaften durch seine Schule.

Von 1949 bis Ende 1953 war Kurt Thon beim DGB-Kreis Frankfurt am Main ständig beratend tätig. Bei der Eröffnung des Bundesarbeitsgerichts nahm er bereits als Prozeßvertreter einiger Hauptvorstände der Gewerkschaften und Industriegewerkschaften im DGB teil. Kurt Thon, der seit vielen Jahren Mitglied der Industriegewerkschaft Druck und Papier war, erwarb sich durch seine klare rechtspolitische Position in der Vertretung von Arbeitnehmerinteressen, Betriebsversammlungen und Spitzengesprächen der Verbände hohes Vertrauen und einen großen Kreis von persönlichen Freunden, die sein Andenken ehrend bewahren werden.



Die Luftbilder zeigen Typen der verschiedenen Falschfahrten: Typ 1 „Ausfahren" in eine Autobahneinfahrt durch unzulässiges Linksabbiegen. Dies gilt ebenso für Rechtsabbiegen. Darunter fallen 27 Prozent der Irrfahrten.



13 Prozent der Geisterfahrten beginnen durch einen unzulässigen Fahrstreifenwechsel.

Verkehrsteilnehmer zu größerer Aufmerksamkeit zu veranlassen, wenn sie sich auf Autobahnen begeben. Deshalb müssen nun Maßnahmen entwickelt werden, die das Falschfahren an Ort und Stelle verhindern.
Die bisher radikalste Lösung fanden die Amerikaner. An einigen besonders gefährdeten Einfahrten sind Bänder mit klappbaren Messern verlegt worden. Fährt ein „Kamikazee" in der falschen Richtung über die Bänder, klappen die Messer auf und zerschlitzen die Vorderreifen. Statt mit Messern können diese Bänder auch mit Nägeln bestückt werden, die den gleichen Effekt erzielen.
Aufgrund sich häufender Meldungen von Falschfahrten auf bundesdeutschen Autobahnen hatte Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle im Einvernehmen mit den Ländern der BASt den Auftrag erteilt, Untersuchungen über die Ursachen der sogenannten Geisterfahrten und die möglichen Maßnahmen zur Verhinderung der Falschfahrten zu unternehmen.

Mit einem Meldebogen werden nun endlich seit dem 1. Januar 1978 von den örtlichen Polizeidienststellen und Autobahnämtern Meldungen über die Falschfahrten, polizeiliche Anzeigen und Verkehrsunfallanzeigen zu bekanntgewordenen Falschfahrten an die Bundesanstalt für Straßenwesen geschickt. Von Fall zu Fall wird Rücksprache mit den örtlichen Stellen aufgenommen, um die Unterlagen dann mit weiteren Informationen ergänzen zu können.

Die jetzt vorliegenden ersten Daten und Aussagen können – wie die Gutachter der BASt betonen – wegen der Kürze der Untersuchungsdauer und der geringen Zahl der Beobachtungen noch nicht als endgültig gesichert angesehen werden. Eine Aussage über weitere künftige Verbesserungen des Autobahnsystems kann daher jetzt noch nicht detailliert vorgenommen werden.

Gscheidle hat jedoch neben diesen langfristigen Untersuchungen bereits kurzfristige Maßnahmen zur möglichen Verbesserung der Situation eingeleitet, so beispielsweise eine zusätzliche Beschilderung an den Autobahnauffahrten.

Der Auto Club Europa hatte bereits 1976 vorgeschlagen, Autobahnauffahrten an den Stellen, an denen sie mit den Ausfahrten zusammenstoßen, mit den bei Baustellen üblichen gelben Markierungsnägeln auszurüsten. Damit sollte von vornherein eine falsche Weichenstellung vermieden werden. Die Deutsche Verkehrswacht ging jetzt noch einen Schritt weiter und verlangte an diesen Stellen reflektierende Richtungspfeile. Beide Vorschläge könnten mit verhältnismäßig wenig Geldaufwand verwirklicht werden. Sie würden zu einer drastischen Verringerung der Geisterfahrten führen, denn noch immer beginnt der Großteil der Fahrten durch falsches Auffahren in die Autobahn.

Maßnahmen eingeleitet

Die Arbeit in den Ländern hat bereits begonnen. Zur Verhinderung von Geisterfahrten

werden auf den Fahrbahnen Fahrtrichtungspfeile angebracht und an den Rändern Schilder aufgestellt. Der parlamentarische Staatssekretär im Verkehrsministerium, Lothar Wrede, erklärte, bauliche Maßnahmen allein seien nicht ausreichend. Er forderte „mehr Aufklärung und mehr Aufmerksamkeit“ der Autofahrer. Um ein falsches Abbiegen an Autobahn-Kreuzen und an -Dreiecken künftig zu unterbinden, sollen auf den Fahrbahnen zusätzliche Markierungen angebracht und blaue überdimensionale Schilder mit weißen Richtungspfeilen aufgestellt werden.

Außerdem sollen auch an alten Autobahn-Auffahrten Pfeile auf die Fahrbahnen aufgetragen und die Abfahrten mit übergroßen Einfahrts-Verbotsschildern gesperrt werden. Derartige Schilder sind teilweise schon vorhanden. Ebenfalls an den Raststätten und Tankstellen soll demnächst noch eindeutiger auf die zu fahrende Richtung mit derartigen Maßnahmen hingewiesen werden.

Vorbildlich reagiert hat Baden-Württemberg. Im Musterländle wurden im Auftrag von Staatssekretär Ernst Ludwig vom Wirtschaftsministerium in enger Zusammenarbeit mit dem Innenministerium sämtliche Anschlußstellen des baden-württembergischen Autobahnnetzes abgefahren. Die Verkehrsbehörden kontrollierten diese Stellen in den letzten Tagen zunächst einmal nach den Sichtverhältnissen. Sofern beispielsweise ein Schild durch Sträucher verdeckt war, wurden diese zurückgeschnitten.



Alles klar?



Durch eine Wendefahrt in den Autobahn-Nebenanlagen, wie Raststätten usw., geraten immerhin 4 Prozent der Fahrer in die Irre. Die Luftaufnahmen der Polizeihubschrauberstaffel Baden-Württemberg sind vom Regierungspräsidium unter den Nummern B 7712 bis 7720 freigegeben.



12 Prozent beginnen die Fahrt durch „Einfahren“ aus einer Autobahneinfahrt durch unerlaubtes Linksabbiegen.

An allen Anschlußstellen sind beidseitig die Einfahrtsverbotsschilder aufgestellt worden. Diese optischen Barrieren ließen die Behörden auch im Bereich der Rasthäuser und -anlagen anbringen. Als Straßenbauverwaltung arbeitet das Wirtschaftsministerium in Baden-Württemberg ebenso wie die Ministerien in den anderen Ländern an den langfristigen Maßnahmen des Bundes ständig mit.

Bessere Warnvorrichtungen

Von den meisten Autofahrern wird die Ansicht vertreten, daß die Ein- und Ausfahrten oft nicht ausreichend gekennzeichnet sind. Deshalb gibt es viele Vorschläge für bessere Warneinrichtungen: Beispielsweise Querbalken, ähnlich wie Zebrastreifen auf die Fahrbahn aufgemalt. Wer auf einen solchen Querbalken – in Weiß oder Rot – zufährt, weiß, daß er auf dem falschen Weg fährt. Häufig sind die Ausfahrten ja auch schon mit Richtungspfeilen bestückt. Wer gegen diese Pfeile anfährt, muß wissen, daß das falsch ist. Offenbar wird dieser Hinweis aber von den Falschfahrern nicht wahrgenommen, ebensowenig wie das Schild „Verbotene Einfahrt“. Andere Vorschläge lauten, wenige Meter nach der Einfahrt – die eigentlich nur Ausfahrt von der Autobahn ist – Schilder mit einem Totenkopf aufzustellen. Sie würden nur von dem wahrgenommen, der in die falsche Richtung fährt. Allerdings: Bei diesen „Warnsystemen darf nicht übersehen werden, daß auch jetzt schon die Autobahnein- und -ausfahrten in der Regel gut beschildert sind. Trotzdem übersehen die Verkehrsteilnehmer diese Beschilderung.

„Narrensicheres“ System?

Als ziemlich „narrensicheres“ System wird von vielen die elektronische Warnung angesehen. Dabei werden in der Fahrbahn Induktionsschleifen verlegt. Wenn bei der Ausfahrt zunächst Schleife I und dann Schleife II überfahren werden, passiert nichts. Beim Befahren in umgekehrter Richtung werden Rotsignale ausgelöst, und auch die Warnung an die Polizei kann damit verbunden werden. Die Problematik ist nicht einfach, und ihre Bewältigung wird sicherlich noch einige Zeit in Anspruch nehmen.
Bis dahin müssen wir der Pfiffigkeit und der Reaktionsschnelle der Autobahnpolizei und der Verkehrsfunk-Sender vertrauen und uns so lange äußerst rechts halten, bis „Entwarnung“ geblasen wird.

Joachim M. Strampp

Das Verhalten der Kapitäne der Landstraße wird von den Verkehrsteilnehmern in letzter Zeit zunehmend schlechter beurteilt. Selbst der Verband des Deutschen Güterfernverkehrs machte jüngst auf diesen Zustand aufmerksam und monierte, daß „einige wenige schwarze Schafe dabei sind, den guten Ruf der Fernfahrer zu lädieren“.

Sicherlich: Jedes Kind weiß mittlerweile, daß ohne den Brummi im Gütertransport nichts laufen würde. Bekannt ist auch die Tatsache, daß die Berufskraftfahrer nicht zu beneiden sind. Sie sitzen eigentlich immer zwischen zwei Stühlen. Die Arbeitszeit ist häufig so knapp bemessen, daß das auferlegte Pensum nur mit Mühe zu schaffen ist. Der erhöhte Leistungsdruck durch rücksichtslose Unternehmer, den die Gewerkschaft ÖTV abzubauen versucht, hat oft schlimme Folgen. Gleichwohl wird das Risiko bei falschem Fahrverhalten immer auf die Schultern der Lastwagenfahrer abgewälzt. Sie haften grundsätzlich für Verkehrsverstöße, die in letzter Zeit mehr und mehr zunehmen. Nicht selten fühlen sich die Pkw-Fahrer von den Lastwagen in die Enge getrieben.

Um diesen unhaltbaren Zustand auf unseren Straßen zu beseitigen, hat der Bundesverband des Güterfernverkehrs wieder einige grundlegende Regeln in Erinnerung gebracht, die von den Kapitänen der Landstraße beachtet werden sollten, wenn sie auf Achse sind. Diese wichtigen „zehn Punkte“ sind von Lenkrad-Fotograf Hans-Peter Feddersen in Bildern festgehalten worden. Wer diese Regeln beachtet, zeichnet sich als fairer Brummi-Partner aus, meint der Bundesverband des Güterfernverkehrs.



1. Öfter mal Pause machen oder dem Beifahrer das Kommando übergeben. Das verlangt nicht nur die Arbeitszeitordnung, sondern auch der eigene Körper.

2. Ein dicker Brummer ist kein Rennmobil. Lkw-Fahrer sollten ihre Ladung genauso rücksichtsvoll über die Runden bringen wie den vollgeladenen Familienwagen.

6. Überladene Lastwagen sind eine besondere Gefahr. Erfahrene Lkw-Fahrer kontrollieren deswegen die Ladung vor dem Start. Wer etwas verliert, produziert Vollbremsungen und Unfälle.

7. Planen müssen gut befestigt werden. Wenn sie flattern, hilft der beste Rückspiegel nichts. Auch Nachfolgende werden behindert und zu unkontrollierten Ausweichmanövern gezwungen.



3. Elefantenrennen am Berg imponieren keinem. Sie behindern viele am zügigen Vorwärtskommen und erzeugen Aggressionen unter den nachfolgenden Fahrern.

4. Kapitäne der Landstraße sollten sich so verhalten, daß bei anderen keine Angst aufkommt: Kein Ausscheren oder plötzliches Abbiegen. Zweiradfahrer sind besonders gefährdet.

5. Wer immer ein Auge auf die richtige Einstellung der Scheinwerfer hat, vermeidet Unfälle. Er sorgt vor allem dafür, daß der Gegenverkehr nicht geblendet wird.

8. In unübersichtlichen Kurven und Straßenabschnitten dürfen Lastwagen noch weniger als Pkws geparkt werden. Für freundliche Handzeichen sind nachfolgende Fahrer dankbar.

9. An geschlossenen Schranken haben Pkw den Vortritt. Brummi-Fahrer sollten bei der erstbesten Gelegenheit die Hintermänner vorbeilassen, damit sich keine Pkw-Schlangen bilden.

10. Besonders nachts gilt, daß Warnlampe und Warndreieck in der richtigen Entfernung aufgestellt werden. Auch bei nur kurzfristigem Aufenthalt sollte diese wichtige Regel beachtet werden.

Wie gut ist der ACE-Rechtsschutz?

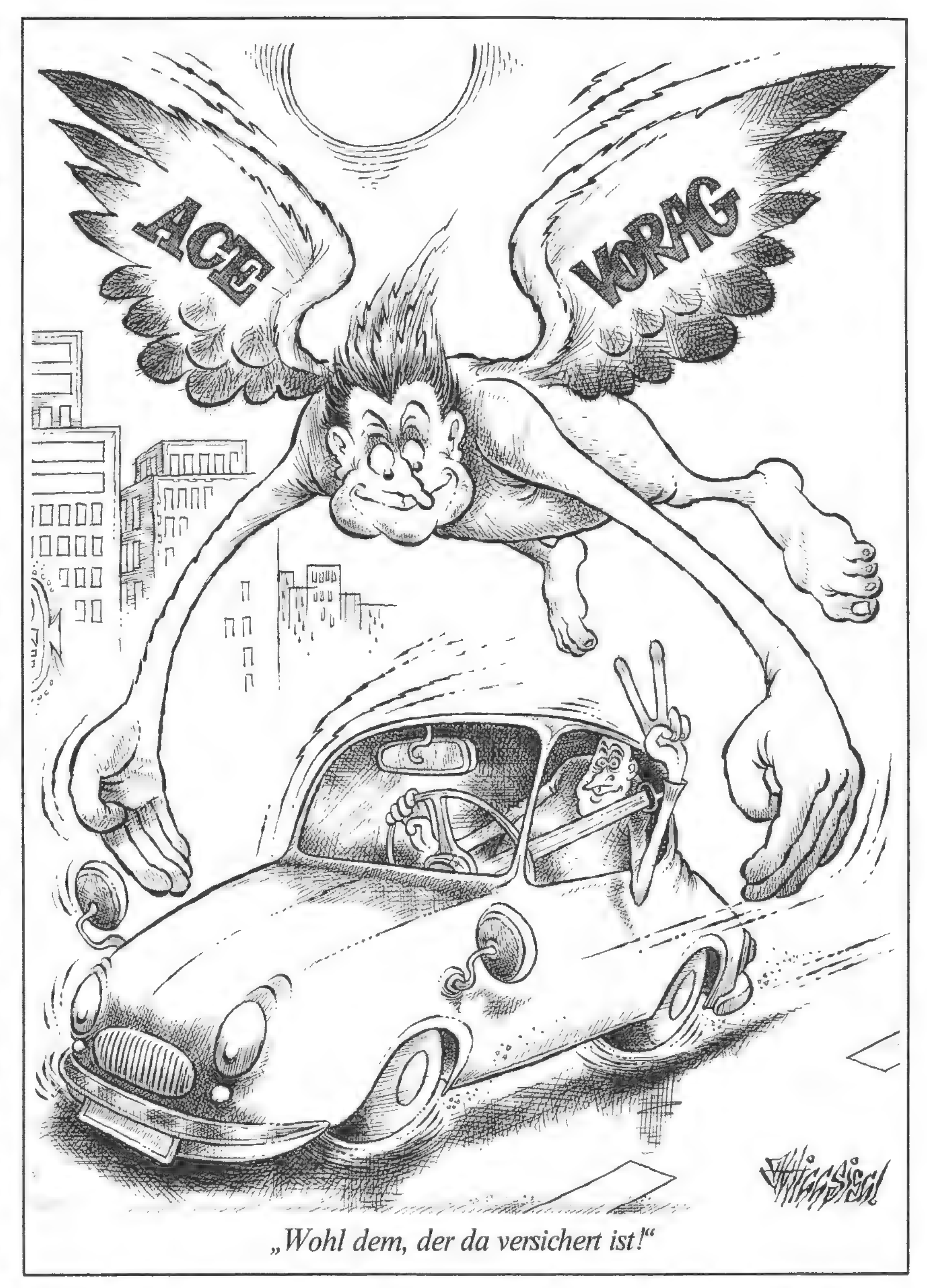
Die Zeitschrift „test“ hat in ihrer September-Nummer das Angebot der bundesdeutschen Rechtsschutzversicherungen verglichen. Wer diesen Vergleich, den wir auf den folgenden Seiten ungekürzt nachdrucken, liest, wird zu dem Schluß kommen, daß Rechtsschutz und Rechtsschutz nicht unbedingt dasselbe bedeutet. Dies sollte man wissen, wenn – und vor allem ehe – man sich durch den Abschluß eines Rechtsschutzversicherungsvertrags gegen die rechtlichen Risiken aus dem Straßenverkehr schützen will. Daß der vom ACE über die Volksfürsorge angebotene Rechtsschutz nicht nur preiswert, sondern auch in der Leistung sehr gut ist, hat man vom ACE aus immer wieder offiziell betont. Daß dieser Rechtsschutz besser (und billiger) ist als die Konkurrenz, kann jetzt nicht mehr abgestritten werden.
Bestandteil der test-Untersuchung war auch die Lesbarkeit der Prospekte. Die Volksfürsorge Rechtsschutz AG erhielt, zusammen mit einigen anderen Versicherern, in diesem Punkt eine ungünstige Beurteilung. Freilich: Diese Kritik trifft nur den Volksfürsorge-Prospekt. Der ACE hat in seiner Leistungs- und Schutzbriefordnung, in seinen Prospekten und in dieser Zeitschrift immer wieder sehr ausführlich die hervorragenden Leistungen dieser Rechtsschutzversicherung beschrieben. Auch die folgenden Seiten – und das Kurzinterview mit der Vorag – dienen letztlich der detaillierten Information über das ebenso schwierige wie leider nicht ganz übersichtliche Gebiet des Rechtsschutzes. Übrigens: Ab 1. Januar wird der ACE seine vorbildlichen Leistungen auf diesem Gebiet noch einmal erweitern. Dann nämlich wird auch Rechtsschutz geboten im Streit mit oder gegen Versicherungen.

Zwar zeigt ein Blick in die Tabelle über Beiträge und Leistungen im Vergleich, daß der Jahresbeitrag, den ACE-Mitglieder für ihren Rechtsschutz bezahlen, von allen anderen Versicherern und Automobilclubs nur von einem unterboten wird und dies auch nur um eine Mark. Statt 58,– DM ist bei diesem einen anderen Versicherer ein Betrag von DM 57,– zu bezahlen – allerdings nur, wenn man Mitglied eines Vereins ist, für den dieser Versicherer ausschließlich anbietet. Alle anderen Rechtsschutzversicherungsangebote – dies verdient ausdrücklich festgehalten zu werden – sind schon in der Höhe der Prämie teurer, auch das Angebot des größten deutschen Automobilclubs, welches in den vergangenen Monaten so viel Aufsehen machte.
Nun ist aber der Vergleich des Betrages, der als Jahresprämie zu zahlen ist, für sich allein nicht ausreichend, um zu beurteilen, welche Rechtsschutzversicherung denn die günstigste sei. Es ist auch zu prüfen, ob denn der Leistungsumfang der verschiedenen Versicherungsangebote identisch ist. Der Leistungsumfang bestimmt nämlich, in welchen Fällen, für welche Personen Rechtsschutz zu gewähren sei.
Der Umfang der Leistungen bestimmt sich im wesentlichen daraus, welche Pflichten den Versicherer, welche den Versicherungsnehmer oder versicherte Personen treffen. Diese rechtlichen Beziehungen sind geregelt in den *Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung*. Es ist dies ein für den Laien sicher schwer lesbarer Text eines Bedingungswerks, das vom Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen einheitlich für alle Rechtsschutzversicherer genehmigt ist. Abweichungen in der Leistung müssen sich also in Abweichungen von diesem Standardtext äußern. Dabei ist wieder zu beachten, daß der erste Teil dieser Allgemeinen Rechtsschutzversicherungsbedingungen (ARB), der „Allgemeine Bestimmungen“ enthält, kaum geändert wird. Änderungen ergeben sich im wesentlichen im zweiten Teil mit den „Besonderen Bestimmungen“. Änderungen werden typischerweise kenntlich gemacht dadurch, daß „Klauseln“ diese Abweichungen fixieren. Diese Klauseln, die vom Aufsichtsamt ebenfalls genehmigt werden müssen, sind im Grunde nichts anderes als Einzelabweichungen von dem Regeltext der ARB.
Änderungen im besonderen Teil können auch dadurch zustande kommen, daß einzelne Bestimmungen oder Teile von Bestimmungen nicht in die ARB aufgenommen werden. So entfallen in den ARB des ACE-Rechtsschutzes etwa bei den Paragraphen 21 die Absätze 7 bis 9, der Paragraph 22 entfällt schlechthin und beim Paragraphen 23 entfallen die Absätze 5 bis 7. Eine Änderung kann sich schließlich wiederum ergeben aus einem Sammelversicherungsvertrag, wie er etwa zwischen dem ACE und der Volksfürsorge Rechtsschutzversicherungs AG besteht. Auch auf solche Änderungen aus Sammelversicherungsverträgen ist in den Bestimmungen hinzuweisen und wird hingewiesen.
Die Besonderen Bestimmungen der „Regel-Fassung“ der ARB behandeln Rechtsschutz in drei Paragraphen, nämlich die §§ 21, 22 und 23. Jeder Paragraph knüpft dabei an unterschiedlichen Voraussetzungen an, mit dem Ziel, zusammen einen möglichst umfassenden Rechtsschutz in allen verkehrsrechtlichen Belangen zu gewähren. So erfaßt § 21 den Verkehrsrechtsschutz, der anknüpft an der Person des Versicherungsnehmers (dem, der den Versicherungsvertrag auf seinen Namen abgeschlossen hat), beim ACE also an der Person des Clubmitglieds. Es wird versichert: *das Clubmitglied in seiner Eigenschaft als Eigentümer, Halter oder Insasse aller bei Vertragsabschluß und während der Vertragsdauer auf ihn zugelassenen Fahrzeuge und als Fahrer von Fahrzeugen. Darüber hinaus ist jeder berechtigte Fahrer oder Insasse eines auf den Versicherungsnehmer zugelassenen Fahrzeugs versichert.*
Beim Fahrzeugrechtsschutz des § 22 ARB wird Versicherungsschutz gewährt für ein einzelnes, genau im Versicherungsschein bezeichnetes Fahrzeug, und zwar in bezug auf den Eigentümer, den Halter, den Mieter, den Entleiher, berechtigten Fahrer und Insassen dieses Fahrzeugs.
Der Fahrerrechtsschutz des § 23 schließlich deckt das Risiko ab, das daraus kommen kann, daß der Versicherungsnehmer als Fahrer fremder, nicht auf ihn zugelassener Fahrzeuge in eine rechtliche Auseinandersetzung verwickelt wird.
Wie schon erwähnt, gibt es den § 22 ARB, den Fahrzeugrechtsschutz, in der ACE-Rechtsschutzversicherung nicht. Das ist aber kein Manko, sondern im Gegenteil ein großer, von anderen Versicherten für sich allein schon gar nicht mehr auszugleichender Vorteil. Denn aus dem Sammelversicherungsvertrag zwischen dem ACE und der Volksfürsorge Rechtsschutzversicherung folgt, daß sich der Versicherungsschutz auch auf alle Personen erstreckt in ihrer Eigenschaft als berechtigte Fahrer oder berechtigte Insassen aller auf den Versicherungsnehmer zugelassenen Fahrzeuge. Versicherungsschutz wird also gewährt ohne jede Differenzierung nach der Funktion des anderen Fahrers, ob er Halter, Mieter oder nur sonstwie berechtigter Fahrer sei. Versicherungsschutz wird schließlich gewährt nicht nur für das eine im Versicherungsschein genau bezeichnete Fahrzeug, sondern ohne jeden weiteren Papierkrieg für alle während der Vertragsdauer auf das Clubmitglied zugelassenen Fahrzeuge.

LENKRAD fragte die Volksfürsorge Rechtsschutzversicherung:

Was sagen Sie zur Kritik von „test“ an Ihrem Prospekt?“
„Die Kritik übersieht, daß es sich bei diesem Prospekt um ein Antragsformular für den Außendienstmitarbeiter handelt, der im Verkaufsgespräch mit dem Kunden in der Lage ist, nähere Erläuterungen zu geben. Davon unabhängig gibt sie uns Veranlassung, bei der Herausgabe weiterer Prospekte dem Informationsbedürfnis des rechtsunkundigen Laien Rechnung zu tragen.

Das ist etwas, was beim größten deutschen Automobilclub Lohn- und Gehaltsempfänger einen zusätzlichen Jahresbeitrag von DM 35,– kostet, Selbständige und Freiberufliche gar DM 65,–.
Nur äußerst selten findet man bei anderen Rechtsschutzversicherungen auch, was für den ACE schon lange gilt, daß nämlich das Clubmitglied auch versichert ist in seiner Eigenschaft als Fußgänger, Radfahrer und Fahrgast in öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln (z. B. Trambahn, Omnibus, Taxi). Allerdings kostet diese Ausweitung des Versicherungsschutzes bei anderen, zum Beispiel einem anderen Automobilclub, eine Mehrprämie von DM 10,–. Darin ist dann zwar eingeschlossen eine Ausdehnung dieses Versicherungsschutzes für den Versicherungsnehmer als Fußgänger, Radfahrer und Fahrgast, auf den Ehegatten und die minderjährigen Kinder des Versicherungsnehmers. Es ist dies eine Leistung, die der ACE im Rahmen seines Verkehrsrechtsschutzes nicht anbietet, vielmehr über den ergänzenden Familienrechtsschutz, der von der Volksfürsorge für eine Jahresprämie von DM 64,– erhältlich ist und dann natürlich eine weit über das Gebiet des Verkehrsrechts hinausgehende Ausdehnung des Rechtsschutzes bringt, etwa für die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen ganz allgemein, die Wahrnehmung rechtlicher Interessen aus Arbeitsverhältnissen, die Erteilung von Rat oder Auskunft in familien- und erbrechtlichen Angelegenheiten sowie den Wohnungsrechtsschutz.
Ab 1. Januar 1979 bietet der ACE auch Rechtsschutz für Streitigkeiten aus Versicherungsverträgen über die Kfz-Haftpflichtversicherung. Das ist eine Ausdehnung des Versicherungsschutzes, die kaum ein anderer Rechtsschutzversicherer anbietet. Doch geht der ACE über diese sowieso schon selten anzutreffende Ausweitung des Rechtsschutzes noch hinaus dadurch, daß er Rechtsschutz gewährt für Auseinandersetzungen mit der eigenen Kaskoversicherung. Gerade diese Erweiterung des ACE-Rechtsschutzes ist von nicht zu unterschätzender praktischer Bedeutung, schließt sie doch wohl die letzte Lücke im Rechtsschutzangebot für den Verkehrsteilnehmer, nämlich Rechtsschutz im Kampf mit dem eigenen Haftpflicht- und Kaskoversicherer. Damit kann man auch die Auseinandersetzung über die gerechte Kaskoentschädigung ohne eigenes Kostenrisiko führen. Wie bei der Ausweitung des Rechtsschutzes auf das Clubmitglied als Fußgänger, Radfahrer oder Fahrgast ist hier gleichfalls kein Mehrbeitrag zu bezahlen.
Es gibt daher keinen Zweifel, daß der ACE-Rechtsschutz im Vergleich der Leistungen in Bezug gesetzt zur Höhe der Prämie, die für den so umschriebenen Rechtsschutz zu zahlen ist, eindeutig und mit Abstand nach wie vor konkurrenzlos ist. Das ACE-Mitglied wird diese Leistung zum selben Preis nirgendwo anders finden. Es kann dieselbe Leistung anderswo erhalten, hat dann aber deutlich mehr zu zahlen, als beim ACE.
Nur zum Schluß, um das Bild abzurunden, sei noch ganz kurz darauf eingegangen, was eingangs schon nebenbei erwähnt wurde, daß nämlich nach den Bestimmungen des ACE-Rechtsschutzes die Absätze 7 bis 9 des § 21 (Verkehrsrechtsschutz) entfallen. In diesen drei Absätzen aber sind Pflichten des Versicherungsnehmers geregelt, die gewisse Umständlichkeiten, die Erfüllung von Formalitäten bedeuten, die der ACE seinen Clubmitgliedern ersparen wollte. Auch dies ist letztlich, weil Zeit und Arbeit erspart wird, eine indirekte Verbesserung des Angebots des ACE-Rechtsschutzes.



„Wohl dem, der da versichert ist!"



Streit ohne Kostenrisiko?

Jeder zweite Bundesbürger findet Rechtsschutz wichtig, nur jeder dritte ist wirklich versichert – viele sind im nachhinein unzufrieden. Wurden sie vor Vertragsbeginn schlecht aufgeklärt? Neben unserem Prämien- und Leistungsvergleich ließen wir diesmal auch den Informationsgehalt von Werbeprospekten und Vertragsformularen untersuchen: Schlechte Noten überwiegen.

Die fünf Größten der Branche zogen gemeinsam vor den Kadi. Vor drei Monaten reichten sie beim Landgericht Düsseldorf Klage gegen unliebsame Konkurrenz ein: die ADAC-Rechtsschutzversicherungs-AG, Tochter des 5,5-Millionen-Mitglieder-Automobilclubs. Zu klären sei, so die Assekuranz, ob der ADAC als „steuerbegünstigter Verein mit ideeller Zielsetzung" sich überhaupt versicherungswirtschaftlich betätigen darf. Er tut dies mit Genehmigung des Bundesaufsichtsamtes seit Anfang des Jahres. Unter der Devise „Fordern Sie Ihr Recht – wir tragen die Kosten" können Clubmitglieder den ADAC-Verkehrsrechtsschutz für 65 Mark im Jahr haben. „Normalbürger" zahlen für die gleiche Leistung bei einer der 24 „traditionellen" Rechtsschutzversicherer um die 98 Mark. Ungeachtet der Tatsache, daß Mitglieder anderer Automobilclubs ebenfalls finanzielle Vergünstigungen erhalten (Arbeitnehmer, die im Kraftfahrer-Schutz e.V. sind, zahlen bei der Auxilia 57,– Mark, ACE-Mit-

glieder bei der Volksfürsorge 58,– Mark), ist die ADAC-Initiative offensichtlich ein besonderer Störfaktor: Für den Verkehrsrechtsschutz kann das Millionenheer der Clubgemeinschaft nun mit Sicherheit von den anderen Rechtsschutzversicherern „abgeschrieben“ werden.

Warum überhaupt Rechtsschutz?

Nach einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage des Instituts für Werbepsychologie und Markterkundung GmbH in Kelkheim waren im Januar dieses Jahres 47 Prozent der Interviewten der Meinung, eine Rechtsschutzversicherung sei wirklich lohnend, vor allem weil man

- dann in unvorhergesehenen Fällen schneller reagieren könne,
- als motorisierter Verkehrsteilnehmer besonders oft gefährdet sei,
- zu Rechtsschutz-Spezialisten mehr Vertrauen haben könne und
- sich als Normalbürger gegenüber kapitalkräftigen Gruppen und Organisationen besser durchsetzen kann.

Trotz dieser positiven Einstellung jedes zweiten Bürgers haben erst 32 Prozent der Befragten selbst eine Rechtsschutzversicherung abgeschlossen.

Die Möglichkeit, Rechtsschutzversicherungen in Anspruch zu nehmen, gibt es hierzulande seit genau 50 Jahren. Die D.A.S. nahm 1928 in Deutschland ihren Geschäftsbetrieb auf. 1935 kam die zweite Gesellschaft dieser Art, die ARAG, hinzu. An Bedeutung gewann dieser Versicherungszweig allerdings erst nach der Währungsreform 1948, als die Autowelle langsam ins Rollen kam. Verkehrsrechtsschutz ist bis heute (mit 75 Prozent aller Verträge) die wichtigste Sparte im Rechtsschutzgeschäft geblieben: Im Zeitalter des Massenverkehrs sind die finanziellen Folgen, die auf den einzelnen Verkehrsteilnehmer zukommen können, nahezu unkalkulierbar geworden, und die Furcht vor existenzgefährdenden Prozessen um Sach- und Personenschäden nimmt zu. Der Gedanke „mit einer Rechtsschutzversicherung im Rücken läßt sich leichter argumentieren“, gilt aber inzwischen auch für andere Lebensbereiche: Streit mit dem Arbeitgeber, Auseinandersetzungen mit dem Hauswirt, Klagen um Eigentumsdelikte, Kampf um die „richtige“ Rente, Probleme mit Erbschaften und Testamenten – die Konfliktmöglichkeiten scheinen grenzenlos. Sicher ließen sich für alle nur denkbaren Wechselfälle des Lebens auch entsprechende Rechtsschutzverträge konstruieren – nur würde dann niemand mehr die Prämie bezahlen können. Die ebenso einfache wie häufig mißverstandene Lösung: Die Rechtsschutzversicherer bieten „Pakete“ an, die sich individuell koppeln lassen. So wird das Risiko für den Versicherer kalkulierbar, der Beitrag für den Versicherungsnehmer bezahlbar und das Leistungsangebot vergleichbar.

Grundlage für alle diese Pakete sind die vom Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen genehmigten „Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung“ (ARB) von 1969, die zuletzt 1975 erweitert wurden. Das „Haupt“-Paket: Verkehrs-, Fahrzeug- und Fahrerrechtsschutz, dann das Paket Familienrechtsschutz (auch zu ergänzen durch Rechtsschutz für Eigentum und Miete) und die Kombination von beiden, der Familien- und Verkehrsrechtsschutz für Lohn- und Gehaltsempfänger. Gewerbetreibende und freiberuflich Tätige, Landwirte, Handelsvertreter und Vereine werden mit extra Paketen bedacht. Hinzugekommen sind aus aktuellem Anlaß in letzter Zeit der Daten-Rechtsschutz und die Erweiterung des Familien- und Verkehrsrechts-„Bündels“ um die Bereiche Finanzgerichts- Rechtsschutz und Versicherungsvertrags-Rechtsschutz (ein bislang strikt ausgeschlossenes Risiko).

Werbeversprechen – und was dahintersteckt

„Wir sorgen für Ihr Recht“ – „Wir übernehmen Ihren Ärger“ – „Wir sind für Sie da“. Wer solche Zitate aus Werbeprospekten der Rechtsschutzversicherer allzu wörtlich nimmt, wird im Ernstfall möglicherweise enttäuscht sein. Im Ernstfall nämlich gilt der Wortlaut des Vertrages; den sollte man kennen, ehe man unterschreibt. Der Haken: Geschäftsbedingungen und Verträge werden von Juristen präzise formuliert. Deren Ausdrucksweise aber ist nicht jedermann ohne weiteres verständlich. Mit den Allgemeinen Versicherungsbedingungen allein könnte gewiß kein Versicherungsunternehmen erfolgreich neue Kunden werben. Also gibt es auch für diese schwierige Materie bunte Prospekte. Dort will man es „einfach“ sagen, und das kann mißverständlich sein. Konkret: Rechtsschutzversicherer „übernehmen“ keineswegs „Ihren Ärger“ – sie kommen für die Kosten von Rechtsstreitigkeiten auf, und das in einem festgelegten Umfang und zu definierten Bedingungen. Rechtsschutz ist in erster Linie eine Kostenversicherung, oder, wie beispielsweise die VIA formuliert, „Wir bezahlen, damit Sie Ihr Recht wahren können.“

In den Prospekten sollte natürlich auch genau gesagt werden, in welchem Umfang die Versicherung tätig wird (wobei Beispiele hilfreich sind) und welche Risikoausschlüsse bestehen (also Tatbestände, die nicht vom Vertrag gedeckt werden).

Im Ernstfall gilt das Kleingedruckte

Ferner muß der versicherte Personenkreis klar umrissen sein und der Geltungsbereich des Vertrages. Mögliche Wartezeiten, in denen noch kein Versicherungsschutz besteht, sollten erläutert werden. Das Ganze muß optisch ansprechend aufgemacht und in verständlicher Sprache abgefaßt sein, die verschwommene Formulierungen und unklare Andeutungen vermeidet.

Daß hier noch vieles im argen liegt, brachte unsere Untersuchung über den Informationsgehalt von Prospektmaterial und Versicherungsanträgen deutlich zutage: In einem auf derartige Untersuchungen spezialisierten Institut haben wir alle Prospekte und Antragsformulare von 23 Unternehmen überprüfen lassen, und zwar auf

- Vollständigkeit der Informationen,
- Übersichtlichkeit des Aufbaus,
- Verständlichkeit und Präzision der Sprache,
- Aufmachung und motivierende Wirkung.

Dabei stellte sich eine Reihe von Mängeln und Fehlern immer wieder heraus: Wenn man einmal davon ausgeht, daß alle Rechtsschutzversicherer vor dem fast unlösbaren Problem stehen, die umfangreichen Informationen der ARB in Prospekten und Anträgen vollständig, aber kurz und verständlich wiederzugeben, dann ist als Kompromiß zumindest zu erwarten, daß dem Kunden ein deutlicher Hinweis gegeben

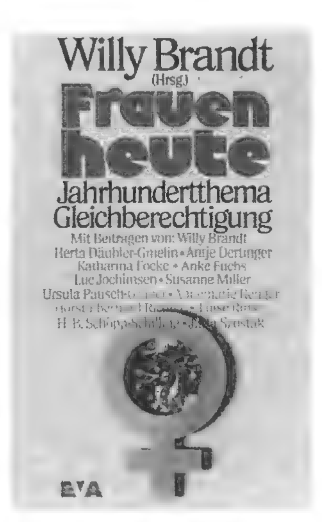
Wichtiges auf einen Blick:

- Rechtsschutz ist eine Kostenversicherung. Sie übernimmt für die Versicherten Vorschüsse und Kosten für den im Auftrag des Versicherten tätigen Rechtsanwalt einschließlich der Kosten für den Korrespondenzanwalt in Zivilverfahren vor Gerichten der Bundesrepublik; für Gerichte und Gerichtsvollzieher einschließlich gerichtlich festgesetzter Zeugen- und Sachverständigengebühren, die der Gegenseite zu erstatten sind; für gegnerische Nebenkläger in Strafverfahren.
- Diese Leistungen erbringen die Rechtsschutz-Versicherer in jedem einzelnen Rechtsschutzfall durch alle Instanzen, und zwar bis zur Höhe der vereinbarten Deckungssumme. Bei Strafverfahren im Ausland wird die vom Gericht verlangte Strafkaution verauslagt. Im Versicherungsfall besteht freie Auswahl unter den am Ort des zuständigen Gerichts niedergelassenen Rechtsanwälten in Europa und in Mittelmeer-Anliegerstaaten.
- Bevor die Rechtsschutz-Versicherung die Kosten des außergerichtlichen oder gerichtlichen Verfahrens übernimmt, prüft sie die Erfolgsaussichten (Ausnahme: Strafverfahren). Bei positiver Beurteilung erteilt der Versicherer die Deckungszusage. Lehnt die Gesellschaft die Erteilung der Deckungszusage ab, kann der Versicherte einen Anwalt seines Vertrauens einschalten. Dieser entscheidet, ob die Wahrung der Interessen seines Klienten notwendig ist (§ 17 ARB). Diese Entscheidung ist für den Versicherer verbindlich, es ist also eine Schutzklausel für den Versicherten.
- Vor Unterschrift unter den Vertrag sollten Sie die Allgemeinen Rechtsschutzversicherungs-Bedingungen (ARB) sorgfältig lesen.

Neu aus der Europäischen Verlagsanstalt









**Karl-Ludwig Günsche,
Klaus Lantermann
Verbieten, Aussperren,
Diffamieren**

Hundert Jahre Sozialistengesetz und verwandte Praktiken
Mit einem Vorwort von Hans Koschnick
144 Seiten, kartoniert 14,80 DM
ISBN 3-434-00383-5

Die Tradition des Verbietens, Aussperrens, Diffamierens, die demokratischen Sozialisten gegenüber angewandten Praktiken der Konservativen, wurden in den Jahren 1878 bis 1890 begründet – zur Zeit des Sozialistengesetzes. Wie in einem politischen Lehrstück sind damals alle diese Methoden vor- und durchexerziert worden. Wer die Wurzeln der konservativen Argumente von heute kennenlernen will, muß die Geschichte des Sozialistengesetzes kennen: Wie zur Sicherung der Privilegien weniger ein ganzer Bevölkerungsteil aus der Gesellschaft ausgesperrt werden sollte, verfolgt und diffamiert wurde. Die Verfasser, zwei Bonner Journalisten, schildern die politische Auseinandersetzung in Deutschland zwischen 1878 und 1890. Ziel ihrer Veröffentlichung ist es, den exemplarischen Charakter der Geschichte des Sozialistengesetzes für den Kampf der Reaktion gegen die freiheitlich-demokratischen Kräfte deutlich zu machen.

**Marianne Lienau,
Wolf Dieter Ruppel (Hrsg.)
Frauen**

Zeitzeichen Radiotexte
118 Seiten, kartoniert 12,80 DM
ISBN 3-434-00603-6

Mit Beiträgen über:
Der „Hexenhammer", Agnes Bernauer, Rahel Varnhagen, Florence Nightingale, Harriet Beecher-Stowe, Grandma Moses, Maria Montessori, Bertha von Suttner, Helena Demuth, Ruth Fischer, Indira Gandhi, „Helga" – ein Aufklärungsfilm.

**Willy Brandt (Hrsg.)
Frauen heute –
Jahrhundertthema
Gleichberechtigung**

Redaktion: Antje Dertinger
268 Seiten, kartoniert 19,80 DM
ISBN 3-434-00379-7

In dieser Veröffentlichung geht es um die Emanzipation der Frau. Die Beiträge, geschrieben u.a. von Herta Däubler-Gmelin, Luc Jochimsen, Susanne Miller, Horst-Eberhard Richter, Luise Rinser, Jutta Szostak, behandeln Themen wie Ehe und Familie, Ausbildung und Arbeitsplatz, Fraueninitiativen sowie die Darstellung der Frau in Literatur und Fernsehen. In einem einleitenden Essay gibt Willy Brandt eine kritische Übersicht über die Geschichte und Aufgaben der Emanzipation. Darüber hinaus schildert dieser Band den Kampf der SPD für die Gleichstellung von Frau und Mann, wie er sich in ihren Programmen und in den Zielen der Arbeitsgemeinschaft Sozialdemokratischer Frauen widerspiegelt, stellt die Verhältnisse in anderen Ländern dar und gibt schließlich Anregungen für Lösungsmöglichkeiten, etwa über Fraueninitiativen oder — was wohl das Vordringlichste ist — durch die Abkehr des Mannes von seiner durch Jahrhunderte anerzogenen Herrschaftsposition hin zu einem solidarischen, also von Mann und Frau getragenen Ringen um gemeinsame menschliche Werte.

**Zdeněk Mlynář
Nachtfrost**

Erfahrungen auf dem Weg vom realen zum menschlichen Sozialismus
368 Seiten, gebunden mit Schutzumschlag
34,00 DM
ISBN 3-434-00374-6

Am 21. August 1968 überfallen Einheiten des Warschauer Pakts die verbündete CSSR. Mit Waffengewalt ersticken sie den tschechoslowakischen „Sozialismus mit menschlichem Antlitz", die Hoffnung eines ganzen Volkes, aber auch der Sozialisten in aller Welt.

Zdeněk Mlynář, Sekretär des Zentralkomitees der KPČ, und ein führender Theoretiker des „Prager Frühlings", beobachtet die welterschütternden Ereignisse aus nächster Nähe und wird als mitentscheidender Akteur zugleich Zeuge des Kräfte- und Intrigenspiels hinter den Kulissen in Prag und Moskau.

„Nachtfrost" ist die mit Bekennermut geschriebene Lebensbilanz eines engagierten Politikers, dessen Weg aus dem festgefügten Dogmengebäude des bürokratischen Sozialismus hinausführt in die Offenheit eines demokratisch-sozialistischen Humanismus. Ein menschliches und zeitgeschichtliches Dokument von packender Eindringlichkeit.

Bitte bestellen Sie bei der Ihnen nächstgelegenen Bund-Buchhandlung

5000 Köln 21, Postfach 21 01 40
6000 Frankfurt a.M. 1, Wilhelm-Leuschner-Straße 69
7000 Stuttgart 1, Kanzleistraße 20
8000 München 2, Schwanthalerstraße 64

Wir senden Ihnen gern ausführliche Informationen über das Programm der EVA. Bitte verlangen Sie den Prospekt „EVA aktuell".

wird, die ARB ergänzend sorgfältig zu lesen. Schon das jedoch ist keineswegs selbstverständlich.

Darüber hinaus gibt es Informationen, die für den Versicherungsnehmer von unverzichtbarer Wichtigkeit sind, weil sie spätere Ärgernisse vermeiden helfen. Dazu gehören beispielsweise Angaben über mögliche Wartezeiten, die von den Versicherern zwar genannt, aber nicht erläutert werden. Oder hätten Sie gewußt, daß „drei Monate Wartezeit“ bedeutet: die Ursache für die Auseinandersetzung (nicht der Prozeß!) darf erst nach Ablauf der Wartezeit eintreten? Ein Arbeitsgerichtsfall zum Beispiel (etwa eine früher erfolgte falsche Gehaltsgruppen-Einstufung), der seine Ursache schon vor Abschluß des Vertrages oder innerhalb der Wartezeit hatte, fällt nicht unter den Versicherungsschutz, auch wenn der Streit selbst nach Ablauf der Wartezeit ausgebrochen ist.

Auch ist es möglich, daß sich Wartezeiten durch eine Vorversicherung verkürzen – aber auch das wird nicht hinreichend transparent gemacht. Zwar werden in Versicherungsanträgen Angaben zu Vorversicherungen verlangt, der Antragsteller erkennt aber nicht, welche Bedeutung diese Auskunft für ihn hat.

In vielen Prospekten fehlen Angaben zu Versicherungsausschlüssen. Wenigstens die wichtigsten Einschränkungen sollten dort aufgeführt sein. Nur die versicherten Risiken zu kennen (also eine Positiv-Liste zu haben), ist für juristisch nicht Vorgebildete unzureichend, weil sie den Umfang der weiterhin möglichen, aber nicht abgedeckten Risiken gar nicht übersehen können. Auch die Verständlichkeit der Sprache ist ein Problem, das nur in wenigen Versicherungsanträgen zufriedenstellend gelöst wurde, Rechtsschutzarten und -bedingungen sind auch in den Prospekten oft stark verklausuliert. Viele Anträge haben darüber hinaus einen unübersichtlichen Aufbau, was oft mit der heute üblichen computergerechten Gestaltung zusammenhängt, aber keine Entschuldigung ist. (Genaue Angaben über die Ergebnisse dieses Untersuchungsteils lesen Sie in Tabelle 3 auf Seite 18.)

Die Analyse des Prospektmaterials, mit dem Laien sich auseinandersetzen müssen, zeigt also deutliche Informationslücken. In der Praxis wirkt sich das oft erst nach Jahren aus. Schon mancher hat sich in Sicherheit und guter Obhut gefühlt und viel zu spät gemerkt, daß er sich im Grunde genommen „vorbeiversichert“ hatte.

Zusätzliches Ärgernis: Es ist keineswegs sicher, daß Interessenten für eine Rechtsschutzversicherung wirklich alle Informationsunterlagen bekommen, die es bei den einzelnen Unternehmen gibt. Wir haben das Material für die Untersuchung direkt bei den Versicherern angefordert. Ein Mitarbeiter jedoch, der außerdem anonym als „Kunde“ bei 24 Gesellschaften um Informationsmaterial bat, wurde wesentlich zurückhaltender bedient: In über 50 Prozent der Fälle bekam die Stiftung Warentest offiziell mehr zugeschickt als der „Kunde“.

Rechtsschutz-Umfang

(siehe nachfolgende Tabellen)

1 Schadenersatz-Rechtsschutz: Durchsetzung von eigenen Schadenersatzansprüchen aufgrund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen (nicht für die Abwehr fremder Ansprüche).

2 Kraftfahrzeugvertrags-Rechtsschutz: Auseinandersetzungen aus Verträgen, die das Fahrzeug des Versicherten betreffen (z. B. Kauf, Verkauf, Reparatur).

3 Straf-Rechtsschutz: Verteidigung gegen den Vorwurf einer fahrlässigen Verletzung von Vorschriften des Straf- und Ordnungswidrigkeitsrechtes, des Disziplinar- oder Standesrechtes.

4 Führerschein-Rechtsschutz: Widerspruchsverfahren vor Verwaltungsbehörden, Verfahren vor Verwaltungsgerichten im Zusammenhang mit Einschränkung bzw. Entzug der Fahrerlaubnis.

5 Arbeits-Rechtsschutz: Außergerichtliche oder gerichtliche Wahrnehmung rechtlicher Interessen aus Arbeitsverhältnissen oder öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnissen.

6 Sozialgerichts-Rechtsschutz: Streitigkeiten vor deutschen Sozialgerichten (Angelegenheiten der Sozialversicherung der Arbeitsvermittlung, des Kindergeldes usw.).

7 Beratungs-Rechtsschutz: Rechtsberatung durch einen in der Bundesrepublik zugelassenen Rechtsanwalt (Notar) in Fragen des deutschen Familienrechts, Erbrechts- und freiwilliger Gerichtsbarkeit (Personensorgerecht, Nachlaß- und Vormundschaftssachen): nur wenn beim Versicherten während der Vertragsdauer eine Änderung der Rechtslage eingetreten ist, **keine vorsorgliche Beratung.**

8 Allgemeiner Vertrags- und Eigentums-Rechtsschutz: Durchsetzung und Abwehr schuldrechtlicher Ansprüche (z. B. aus Kauf-, Dienst-, Werk-, Dahrlehensverträgen) sowie bei Beeinträchtigung des Eigentums, Besitzes, Pfandrechtes an **beweglichen Sachen.** Ausgeschlossen: Fahrzeugvertrags- und Mietvertragstreitigkeiten.

9 Finanzgerichts-Rechtsschutz: Wahrnehmung steuerrechtlicher Interessen vor deutschen Finanzgerichten (Verfahren über Lohn-, Einkommen-, Kirchen-, Vermögen-, Erbschaftssteuer usw.).

10 Versicherungsvertrags-Rechtsschutz: Deckungsklagen bei eigenen privaten Versicherungsverträgen (Mindeststreitwert: i.d.R. DM 300,–).

10a Kfz-Versicherungsvertrags-Rechtsschutz: Streitigkeiten mit dem eigenen Kraftfahrzeug-Versicherer.

11 Rechtsschutz für Grundstückseigentum und Miete: Wahrnehmung rechtlicher Interessen als Mieter oder Eigentümer der vom Versicherungsnehmer bewohnten Miet- oder Eigentumswohnung oder des Einfamilienhauses.

12 Fußgänger-Rechtsschutz: Schadenersatz- und Strafrechtsschutz (vgl. oben) für den Versicherungsnehmer als Fußgänger, Radfahrer und Fahrgast in öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln. Beim ADAC (im Rahmen einer „Verkehrspolice für die Familie“) auch für Ehepartner und minderjährige Kinder, Benutzung von Mopeds eingeschlossen (Fußgänger-Rechtsschutz ist im Familien-Rechtsschutz gem. § 25 ARB enthalten).

Nicht Prämien-, sondern Leistungswettbewerb

Vergleicht man Beiträge und Leistungen der einzelnen Versicherer für die von uns in der Tabelle aufgeführten Rechtsschutzarten, so wird deutlich, daß im wesentlichen (von Automobilclub- oder Berufsgruppen-Vergünstigungen einmal abgesehen) eher ein Leistungs- als ein Prämienwettbewerb stattfindet: Einige Versicherer haben den Versicherungsvertrags-Rechtsschutz bereits in ihr Angebot aufgenommen, andere bieten auch bereits Finanzgerichts-Rechtsschutz wenn auch mit zusätzlichen Kosten. Die 1975 zusätzlich eingeführten – und mit Prämienerhöhungen verbundenen – Leistungsausweitungen im Verkehrsrechtsschutz („test“ berichtete mehrfach darüber) gelten seither automatisch für Neuverträge. Für Altverträge müssen sie extra vereinbart werden (dann ist auch die höhere Prämie zu zahlen). Wir haben im Rahmen unserer Recherchen auch nachgefragt, ob Versicherungsnehmer, die den neuen ARB ’75 nicht zustimmen (weil sie die Leistungsausweitung vielleicht gar nicht brauchen), mit einer Kündigung seitens des Versicherers zu rechnen haben. Bei vier Unternehmen trifft das, laut Tabelle, zu.

Ein weiterer wichtiger Punkt: Die Beitragsrückgewähr. Nur die CORAG, die Hannover Rechtsschutz und der Württembergische Gemeinde-Rechtsschutzversicherungs-Verein haben uns bestätigt, daß bei ihnen – unabhängig vom Schadenverlauf – regelmäßig Beitragsteile erstattet werden.

Kampf um Prämienanpassungsklausel

Das Beitragsaufkommen der Rechtsschutzversicherer summiert sich zu einer stolzen Summe: 1,2 Milliarden Mark zahlten die Bundesbürger im letzten Jahr für ihr „Recht auf Ihr Recht“. Dennoch ist die Assekuranz nicht zufrieden und stöhnt über den steigenden Kostendruck. Die „angepeilte“ Lösung: Die Genehmigung einer Prämiengleitklausel, mit der Beitragssteigerungen leichter möglich wären. Bislang hat das Bundesaufsichtsamt sich diesem Wunsch allerdings konsequent verschlossen. Prognosen für die Zukunft könnten dieser Alternative jedoch eines Tages Nachdruck verleihen: Schon ist die Frage aufgetaucht, ob Rechtsschutzversicherungen eigentlich geeignet sind, die Prozeßfreudigkeit der Bürger zu fördern? Im Auftrag des Bundesjustizministeriums läuft zur Zeit eine wissenschaftliche Untersuchung zu dieser Frage. Als Vorergebnis kann man schon jetzt feststellen, daß die Justiz immer häufiger in Anspruch genommen wird, weil – trotz vorhandener Hemmschwellen vor Gerichts- und Anwaltstüren – viele Menschen heutzutage immer stärker gewillt sind, ihre Rechte durchzusetzen – auch in Bagatellfällen. So haben im Verkehrsrechtsschutz die Streitigkeiten in Bußgeldsachen ungewöhnlich zugenommen. Aus Opposition gegen ein Bußgeld von 20 Mark werden Verfahren angestrengt, deren Kosten leichthin sechs- bis siebenhundert Mark ausmachen. ■

So hat „test“ untersucht:

■ Der Beitrags- und Leistungsvergleich bezieht sich auf folgende Versicherungsarten:
- Verkehrs- oder Fahrzeug-Rechtsschutz gem. § 21 ARB oder § 22 ARB für einen Pkw (nicht Taxi oder Vermietfahrzeug – einschl. Fahrer-Rechtsschutz gem. § 23 ARB, ggf. mit Versicherungsvertrags-Rechtsschutz)
- Familien-Rechtsschutz gem. § 25 ARB (mit Vertrags-Rechtsschutz, ggf. mit Versicherungsvertrags-Rechtsschutz, aber ohne Rechtsschutz für Grundstückseigentum und Miete)
- Familien- und Verkehrs-Rechtsschutz gem. § 26 ARB für Lohn- und Gehaltsempfänger (einschl. Fahrer-Rechtsschutz gem. § 23 ARB, mit Vertrags-Rechtsschutz, ggf. mit Versicherungsvertrags-Rechtsschutz, aber ohne Rechtsschutz für Grundstückseigentum und Miete).

Dabei gingen wir von folgenden Voraussetzungen aus:
Es wird ein Vertrag für eine Rechtsschutz-Versicherung bei einer Deckungssumme von (in der Regel) DM 50 000,– und einer Vertragslaufzeit von (in der Regel) fünf Jahren zum 1. Oktober 1978 abgeschlossen. Gefragt wurde nach dem Jahresbeitrag (einschl. Steuer und evtl. Nebengebühren). Die Erhebung erfolgte im Juni 1978 durch Fragebogen an alle zur Zeit in der Bundesrepublik anbietenden Rechtsschutzversicherer.
Der Bruderrechtsschutz-Versicherungs-Verein a. G. hat unseren Fragebogen bis Redaktionsschluß nicht beantwortet.

■ Verständlichkeit des Informationsmaterials
Um festzustellen, welchen Informationsgehalt das Prospektmaterial der Rechtsschutzversicherer hat, erbaten wir von allen Gesellschaften das Material, das normalerweise dem Kunden zur Verfügung gestellt wird, und ließen es in einem Institut auf Informationsgehalt und Verständlichkeit untersuchen. Beurteilt wurden Prospekte und Anträge von insgesamt 23 Rechtsschutz-Versicherern. (Bei Redaktionsschluß lag uns kein Informationsmaterial vor von: Bruderrechtsschutz, DEURAG, Gerling.)
Die Beurteilung wurde unter Berücksichtigung folgender Kriterien durchgeführt:
- Vollständigkeit der Information
- Übersichtlichkeit des Aufbaus
- Verständlichkeit und Präzision der Sprache
- Aufmachung, motivierende Wirkung.

Zu jedem Kriterium wurde ein Beurteilungsbogen entwickelt und danach Beurteilungsgruppen festgelegt, die zu den Urteilen gut, zufriedenstellend, mangelhaft, sehr mangelhaft führten. Da es sich dabei um einen Vergleich der Prospekte und Anträge untereinander handelt, ist ein absoluter Wertmaßstab, z. B. im Hinblick auf die ARB, nicht gegeben. Bei der Beurteilung des Informationsmaterials wurden die einzelnen Kriterien unterschiedlich gewichtet: Die Vollständigkeit der Information wurde am stärksten bewertet. Die Übersichtlichkeit sowie Präzision der Sprache wurden gleich bewertet, jedoch nicht so stark wie die Vollständigkeit der Information. Die Aufmachung, motivierende Wirkung ist nur von geringerer Bedeutung im Vergleich zu den anderen Kriterien.

■ Erfahrungen von „test“-Lesern mit Rechtsschutzversicherungen
In „test“ 6/78 haben wir Leser, die rechtsschutzversichert sind und Rechtsstreitigkeiten hatten, aufgefordert, uns ihre Erfahrungen darüber mitzuteilen. Die Antworten wurden als zusätzliches Informationsmaterial verwendet.

Rechtsschutzversicherungen

Tabelle 1 ■ Leistungsumfang

Rechtsschutz-Angebot	Leistungsumfang	versicherte Personen	Geltungsbereich	Wartezeit
I Verkehrs-Rechtsschutz (§ 21 ARB) Klausel §§ 21, 22, 25, 26, 27 ARB Klausel zu § 4 Abs. 1 ARB Klausel zu § 21 Abs. 1 ARB	1 Schadenersatz-RS 2 Kfz-Vertrags-RS 3 Straf-RS 4 Führerschein-RS 10 Vers.-Vertrags-RS 10 a Kfz-Vers.-Vertrags-RS 12 Fußganger-RS	Versicherungsnehmer als Eigentümer, Halter, Fahrer oder Insasse **aller** während der Vertragsdauer **auf ihn zugelassener Fahrzeuge** und als Fahrer fremder Fahrzeuge (§ 23 ARB), alle berechtigten anderen Fahrer und Insassen der Fahrzeuge des Versicherungsnehmers, Versicherungsnehmer als Fußgänger, Radfahrer und Fahrgast in öffentlichen u. privaten Verkehrsmitteln	Europa (einschl. Kanarische Inseln, Madeira) und Mittelmeer-Anliegerstaaten	3 Monate, entfällt bei: Schadenersatz-RS, Straf-RS, Beratungs-RS und Führerschein-RS (bei vorläufigem Entzug der Fahrerlaubnis wegen Verletzung verkehrsrechtlicher Vorschrift)
II Fahrzeug-Rechtsschutz (§ 22 ARB) Klausel §§ 21, 22, 25, 26, 27 ARB Klausel zu § 4 Abs. 1 ARB	1 Schadenersatz-RS 2 Kfz-Vertrags-RS 3 Straf-RS 4 Führerschein-RS 10 Vers.-Vertrags-RS 10 a Kfz-Vers.-Vertrags-RS	Eigentümer, Halter, alle Fahrer und alle Insassen (berechtigte Benutzer) **des im Versicherungsschein bezeichneten Fahrzeugs,** (regelmäßig wird für den Versicherungsnehmer der Fahrer-RS (§ 23 ARB) beitragsfrei eingeschlossen)		
III Fahrer-Rechtsschutz (§ 23 ARB)	1 Schadenersatz-RS 3 Straf-RS 4 Führerschein-RS	Versicherungsnehmer als Fahrer fremder nicht auf ihn zugelassener Fahrzeuge		
IV Familien-Rechtsschutz (§ 25 ARB) Sonderbedingung f. d. FinG-RS Klausel §§ 21, 22, 25, 26, 27 ARB § 29 ARB	1 Schadenersatz-RS 3 Straf-RS 5 Arbeits-RS 6 Sozialgerichts-RS 7 Beratungs-RS 8 Allgem. Vertrags-RS 9 Finanzgerichts-RS 10 Vers.-Vertrags-RS 11 RS für Grundstückseigentum und Miete	Versicherungsnehmer, Ehegatten und die minderjährigen Kinder, im privaten sowie im beruflichen Bereich als Arbeitnehmer, die unverheirateten volljährigen Kinder bis zur Vollendung des 25. Lebensjahres, solange sie sich in Schul- oder unmittelbar anschließender Berufsausbildung befinden	Finanzgerichts-RS, Sozialgerichts-RS: BRD (einschl. Berlin-West) Beratungs-RS: Deutsches Recht	
V Familien- und Verkehrs-Rechtsschutz für Lohn- und Gehaltsempfänger (§ 26 ARB) Sonderbedingung f. d. FinG-RS Klausel §§ 21, 22, 25, 26, 27 ARB § 29 ARB	1 Schadenersatz-RS 2 Kfz-Vertrags-RS 3 Straf-RS 4 Führerschein-RS 5 Arbeits-RS 6 Sozialgerichts-RS 7 Beratungs-RS 8 Allgem. Vertrags-RS 9 Finanzgerichts-RS 10 Vers.-Vertrags-RS 11 RS für Grundstückseigentum und Miete	Versicherungsnehmer, Ehegatte und die minderjährigen Kinder; im privaten sowie im beruflichen Bereich als Arbeitnehmer; auch als Eigentümer, Halter, Fahrer und Insassen aller auf den Versicherungsnehmer, den Ehepartner, die minderjährigen Kinder zugelassenen Fahrzeuge, auch als Fahrer fremder Fahrzeuge, alle berechtigten anderen Fahrer und Insassen der familieneigenen Fahrzeuge; die unverheirateten volljährigen Kinder bis zur Vollendung des 25. Lebensjahres, solange sie sich in Schul- oder unmittelbar anschließender Berufsausbildung befinden (nicht im Verkehrs-RS)	Finanzgerichts-RS, Sozialgerichts-RS: BRD (einschl. Berlin-West) Beratungs-RS: Deutsches Recht	

ARB = Allgemeine Rechtsschutz-versicherungs-Bedingungen
RS = Rechtsschutz

Fahrzeuge = Motorfahrzeuge zu Lande, zu Wasser und in der Luft, sowie Anhanger
FinG-RS = Finanzgerichts-RS

Allgem. Vertrags- (u. Eigentums-) RS und RS für Grundstück u. Miete (§ 29 ARB) müssen ausdrücklich beantragt werden, ebenso der Finanzgerichts-RS und der Versicherungsschutz gemäß Klauseln zu den ARB

Wartezeit = Versicherungsschutz nur bei Eintritt des Versicherungsfalls (vgl. § 14 ARB) nach Ablauf der Wartezeit

Fast keiner sieht, was wir uns eingehandelt haben.

Wenn man den Golf genauer beleuchtet, ist er viel mehr als das meistgekaufte Auto der Bundesrepublik. Er wird zum Symbol aller Vorteile unserer weltoffenen Handelsverbindungen. Denn, was wir nicht selbst entwickeln und herstellen, kaufen wir, um gute Autos preiswert verkaufen zu können.

VW sucht seine Lieferanten überall dort, wo man sich Gedanken darüber macht, wie man bessere Autoreifen, Lichtmaschinen, Vergaser, Lenkräder, Polsterstoffe, Metall-Legierungen oder Kunststoffe günstiger herstellen kann. Denn kein Mensch, kein Unternehmen, kein Land hat den Fortschritt für sich gepachtet.

Deshalb sind 6000 Hersteller in aller Welt ständige Handelspartner von VW. Und bei fast ebenso vielen suchen unsere Einkäufer abwechselnd, was wir brauchen, um gute Autos zu bauen. Selbstverständlich ist VW-Qualität der Maßstab unserer Auswahl.

Das bringt uns nicht nur mehr Kunden sondern auch Freunde. Denn je mehr Autos wir bauen, um so mehr Menschen sind damit beschäftigt, Materialien, Halbfertig- und Fertigfabrikate, Maschinen, Geräte und Zubehör für VW herzustellen. Das wiederum ist einer der Gründe dafür, daß wir Volkswagen in 140 Länder der Erde verkaufen.

Was der Geist der Menschen schafft wird durch diesen Austausch zum Vorteil für alle. Geben und Nehmen – das ist der Sinn des freien Handels. Ein Wechsel, der Bedürfnisse befriedigt, der das Leben schöner und besser macht. Dieses Prinzip führt zur Weiterentwicklung und Verbreitung jeglichen Fortschritts und zur weltweiten Partnerschaft.

Mehr als Autos.



Tabelle 2 ■ Beiträge und Leistungen im Vergleich (Vertragsabschluß: 1. Oktober 1978)

	Deckungssumme in DM	Vertragsdauer in Jahren	Verkehrs-Rechtsschutz / Fahrzeug-Rechtsschutz für einen PKW – Jahresbeitrag (einschl. Steuer[7]) in DM: Arbeitnehmer	Selbständige, Freiberufler	Mitglieder von Automobilclubs	Beschäftigte im öffentlichen Dienst	Leistungsumfang (Erläuterungen siehe Tabelle 1)	Familien- – Jahresbeitrag: Arbeitnehmer
ADAC-Rechtsschutz Vers.-AG Baumgartenstr. 53, 8000 München 70	50 000	1	65,–	65,–	ohnehin nur für ADAC-Mitglieder	65,–	1, 2, 3, 4 u. 10a, 12 zusätzlich: ADAC-Verkehrspolice DM 10,–[1])	–
Agrippina-Zürich Rechtsschutz Vers.-AG Merlostr. 2, 5000 Köln 1	50 000	1 bis 5	98,–	98,–	98,–	74,–	1, 2, 3, 4	110,–
Albingia Rechtsschutz-Vers.-AG Ballindamm 39, 2000 Hamburg 1	50 000	1 bis 5	98,–	98,–	98,–	74,–	1, 2, 3, 4	110,–
Allianz Allg. Rechtsschutz Vers.-AG Königinstr. 28, 8000 München 44	50 000	1 bis 5	98,–	98,–	98,–	74,–	1, 2, 3, 4 u. 10	110,–
Allrecht Rechtsschutzvers. AG Heinrichstr. 155, 4000 Düsseldorf 1	50 000	1 und 5	98,–	98,–	98,–	74,–	1, 2, 3, 4 u. 10	110,–
ARAG Allg. Rechtsschutz-Vers.-AG Brehmstr. 110, 4000 Düsseldorf 30	50 000	1 bis 5	98,–	98,–	98,–	74,–	1, 2, 3, 4 u. 10	110,–
Auxilia Allg. Rechtsschutz-Vers.-AG Uhlandstr. 7, 8000 München 2	50 000	1	57,– für alle PKW, Kombi u. Kräder	66,– je PKW	ohnehin nur für KS-Mitglieder	57,– für alle PKW, Kombi u. Kräder	1, 2, 3, 4	63,–
CORAG Coburger Rechtsschutz-Vers. AG Bahnhofsplatz, 8630 Coburg	50 000	1	–	–	–	63,–	1, 2, 3, 4 u. 10	–
D.A.S. Deutscher Automobil Schutz Allg. Rechtsschutz-Vers.-AG Prinzregentenstr. 14, 8000 München 22	50 000	1 bis 5	98,–	98,–	98,–	74,–	1, 2, 3, 4 u. 10	110,–
DEURAG Deutsche Rechtsschutz-Vers. AG Abraham-Lincoln-Str. 3, 6200 Wiesbaden	unbegrenzt	1 bis 5	98,–	98,–	83,–	74,–	1, 2, 3, 4 zusätzlich: Klausel hinsichtlich Reisekosten DM 20,–[3])	110,–
EA RECHTSSCHUTZ-Vers.-AG Sonnenstr. 31, 8000 München 2	50 000	1 bis 5	98,–	98,–	98,–	74,–	1, 2, 3, 4 u. 10	110,–
	75 000		108,–	108,–	108,–	81,–		121,–
Gerling-Konzern Rechtsschutz Vers.-AG Hohenzollernring 62, 5000 Köln 1	50 000	1 bis 5	92,–	92,–	92,–	74,–	1, 2, 3, 4	111,–
	100 000		108,–	108,–	108,–	87,–		130,–
HANNOVER RECHTSSCHUTZ Vers. AG, Bödekerstr. 76–78, 3000 Hannover 1	50 000	1 bis 5	84,–	84,–	73,–	63,–	1, 2, 3, 4 u. 10, 12	90,–
	75 000		96,–	96,–	83,–	72,–		103,–
Karlsruher Rechtsschutz Vers. AG Ebertstr. 60, 7500 Karlsruhe 1	50 000	1 bis 5	94,–	94,–	82,–	74,–	1, 2, 3, 4 u. 10	84,–
								105,–[4])
LVM-Versicherung Landwirtschaftliche Rechtsschutz Vers.-AG Kolde-Ring 21, 4400 Münster	50 000	5[5])	94,–	94,–	94,–	74,–	1, 2, 3, 4 u. 10	110,–
Magdeburger Union Rechtsschutz Vers.-AG Kirchhorster Str. 2, 3000 Hannover 51	50 000	1 bis 5	98,–	98,–	98,–	74,–	1, 2, 3, 4	110,–
Mecklenburgische Rechtsschutz-Vers.-AG Aufdem Emmerberge 23/27, 3000 Hannover 1	50 000	1 bis 5	94,–	94,–	69,–	74,–	1, 2, 3, 4 u. 10a zusätzlich: 12, DM 10,–[1])	105,–[4])
								83,–
Neue Rechtsschutz-Versicherungsgesellschaft AG Augusta-Anlage 65, 6800 Mannheim	50 000	1 bis 5	98,–	98,–	98,–	68,–	1, 2, 3, 4 u. 10	110,–
	100 000		112,–	112,–	112,–	80,–		127,–
ÖRAG Rechtsschutz Vers.-AG Roßstr. 166, 4000 Düsseldorf 30	50 000	1 bis 5	98,–	98,–	98,–	74,–	1, 2, 3, 4 u. 10	110,–
Rechtsschutz Union Vers.-AG Sonnenstr. 33, 8000 München 2	75 000	1 bis 5	110,–	110,–	110,–	94,–	1, 2, 3, 4 u. 10	120,–
Roland Rechtsschutz-Vers.-AG Siegburger Str. 237, 5000 Köln 21	50 000	1 bis 5	98,–	98,–	98,–	74,–	1, 2, 3, 4 u. 10	110,–
VIA Allg. Rechtsschutz-Vers.-AG St. Johanner Str. 49, 6600 Saarbrücken 2	Übertragung des Versicherungsbestandes auf die ARAG steht bevor							
Volksfürsorge Rechtsschutzvers. AG Beim Strohhause 20, 2000 Hamburg 1	50 000	1 bis 2	96,– für alle PKW, Kombi, Kräder, Anhänger	96,– für einen PKW, Kombi	58,– ACE-Mitglieder (für alle PKW, Kombi, Kräder, Anhänger[6])	74,– für einen PKW	1, 2, 3, 4 u. 12	64,– DGB-Mitglieder
Württembergische Rechtsschutz Vers. AG Johannesstr. 1–7, 7000 Stuttgart 1	50 000	1 bis 5	98,–	98,–	98,–	74,–	1, 2, 3, 4 u. 10	110,–
Württembergischer Gemeinde-Rechtsschutz-Vers. Verein aG in Stuttgart Tübinger Str. 43, 7000 Stuttgart 1	50 000	1 bis 5	–	–	–	60,–	1, 2, 3, 4	–

[1]) RS für den Ehepartner und die minderjährigen Kinder, als Fußgänger, Radfahrer, Mopedfahrer, Insassen in öffentlichen u. privaten Verkehrsmitteln.

[2]) Beitragsermäßigung, wenn als Ergänzung zum ›RS für Gewerbetreibende und freiberuflich Tätige‹ gem. § 24 ARB.

[3]) Klausel zu § 2, Abs. 1: Der Versicherer trägt die Reisekosten der versicherten Person an den Ort des zuständigen ausländischen Gerichts, wenn das persönliche Erscheinen angeordnet ist.

[4]) Ab 1. 4. 79 für danach abgeschlossene Verträge.

Rechtsschutz (einschl. Steuer[7]) in DM				Familien- u. Verkehrs-Rechtsschutz für Lohn- u. Gehaltsempfänger Jahresbeitrag (einschl. Steuer[7]) in DM					
Selbständige, Freiberufler	Mitglieder von Automobilclubs	Beschäftigte im öffentlichen Dienst	Leistungsumfang (Erläuterungen siehe Tabelle 1)	Arbeitnehmer	Mitglieder von Automobilclubs	Beschäftigte im öffentlichen Dienst	Leistungsumfang (Erläuterungen siehe Tabelle 1)	Einführung neuer Versicherungsbedingungen in 1975 (ARB 75): Erfolgt bei Nicht-Zustimmung zur Umstellung der Alt-Verträge auf die neuen Versicherungsbedingungen eine Kündigung?	Beschränkung des Angebots auf: bestimmte Personengruppen und/oder bestimmte Regionen
	–	–	–	–	–	–	–	–	ADAC-Mitglieder (Beitrag DM 48,– jährl.)
110,–[2]	110,–	110,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10 zusätzlich: 9. DM 22,–	196,–	196,–	158,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10 zusätzlich: 9. DM 22,–	nein	–
110,–[2]	110,–	110,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10 zusätzlich: 9. DM 20,–	196,–	196,–	158,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10 zusätzlich: 9, DM 20,–	nein	–
110,–[2]	110,–	110,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10	196,–	196,–	158,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10	nein	–
110,–[2]	110,–	110,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10	196,–	196,–	158,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10	nein	–
110,–[2]	110,–	110,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10	196,–	196,–	158,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 u. 10	vorerst nein	–
63,–	ohnehin nur für KS-Mitglieder	63,–	1, 3, 5, 6, 7, 8	129,–	ohnehin nur für KS-Mitglieder	129,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10	nein	Kraftfahrer-Schutz e. V. – Mitglieder (Beitrag DM 33,– jährl.)
–	–	70,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10	–	–	115,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10	nein	Beschäftigte im öffentlichen Dienst
110,–[2]	110,–	110,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10	196,–	196,–	158,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10	zunächst nein	–
92,–[8]	110,–	110,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10 zusätzlich Klausel hinsichtlich Reisekosten DM 20,–[3]	196,–	196,–	158,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10 zusätzlich: Klausel hinsichtlich Reisekosten DM 20,–[3]	nein	–
110,–[2]	110,–	110,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10 zusätzlich: 9, DM 15,–	191,–	191,–	158,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10 zusätzlich: 9, DM 15,–	nein	–
121,–[2]	121,–	121,–		210,–	210,–	174,–			
90,–[8]	111,–	111,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10 zusätzlich: 9 (nicht für Selbständige)	196,–	196,–	158,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10 zusätzlich: 9	nein	–
106,–[8]	130,–	130,–		231,–	231,–	186,–			
90,–[2]	90,–	90,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10	170,–	170,–	135,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10	nein	–
103,–[2]	103,–	103,–		195,–	195,–	155,–			
84,–[2]	84,–	84,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10	166,–	166,–	135,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10	nein	–
105,–[2][4]	105,–[4]	105,–[4]		186,–[4]	186,–[4]	150,–[4]			
110,–[2]	110,–	110,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10	192,–	192,–	158,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10	nein	–
110,–[2]	110,–	110,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10	196,–	196,–	158,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10	nein	–
105,–[2][4]	105,–[4]	105,–[4]	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10 zusätzlich: 9, DM 15,– (nicht für Selbständige)	186,–[4]	186,–[4]	158,–[4]	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10 zusätzlich: 9, DM 15,–	nein	–
83,–[2]	83,–	83,–		162,–	162,–	135,–			
110,–[2]	110,–	110,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10	196,–	196,–	125,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10	nein	–
127,–[2]	127,–	127,–		222,–	222,–	158,–			
110,–[2]	110,–	110,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10	196,–	196,–	158,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10	ja, nach Schadenverlauf	–
120,–[2]	120,–	120,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10 zusätzlich: 9. DM 23,– (nicht für Selbständige)	208,–	208,–	174,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10 zusätzlich: 9, DM 23,–	ja	–
110,–[2]	110,–	110,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10	196,–	196,–	158,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10	generell nein	–
110,–	64,– ACE-Mitglieder[6]	64,– DGB-Mitglieder	1, 3, 7, 8 u. 10	180,–	122,– ACE-Mitglieder	180,–	1, 2, 3, 4, 7, 8 und 11	ja	–
110,–[2]	110,–	110,–	1, 3, 5, 6, 7, 8 u. 10	196,–	196,–	158,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 u. 10	nein	–
–	–	68,–	1, 3, 5, 6, 7, 8	–	–	109,–	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8	–	früheres Land Württemberg; Beschäftigte im öffentlichen Dienst

[5]) Nur in Ausnahmefällen kürzere Laufzeiten (bei 1jähriger Laufzeit 10% Prämienzuschlag).

[6]) ACE(Automobilclub Europa e. V.)-Mitglieder-Beitrag = DM 28,– jährlich.

[7]) Nebengebühren: Württembergische RS = Ausstellen des Vers.-Scheins DM 2,–; Prämienrechnung DM 0,50; DEURAG = Ausstellen des Vers.-Scheins DM 1,–; Prämienrechnung DM 0,50

[8]) Nur in Verbindung mit § 24 ARB.

Tabelle 3
Wie verständlich ist das Informationsmaterial der Rechtsschutz-Versicherer?

Stand: Juli 1978	Prospektmaterial				Antragsformular			Beurteilung des Informations-materials
Gesellschaften	Vollständigkeit der Information	Übersichtlichkeit des Aufbaus	Verständlichkeit, Präzision der Sprache	Aufmachung, motivierende Wirkung	Vollständigkeit der Information	Übersichtlichkeit des Aufbaus	Verständlichkeit, Präzision der Sprache	
ARAG	gut	zufriedenstellend	gut	gut	gut	zufriedenstellend	zufriedenstellend	gut
ADAC-Rechtsschutz	zufriedenstellend	zufriedenstellend	gut	zufriedenstellend	zufriedenstellend	zufriedenstellend	gut	zufriedenstellend
Allianz	gut	gut	gut	zufriedenstellend	zufriedenstellend	zufriedenstellend	zufriedenstellend	zufriedenstellend
Allrecht	gut	mangelhaft	gut	zufriedenstellend	mangelhaft	mangelhaft	zufriedenstellend	zufriedenstellend
CORAG	zufriedenstellend	zufriedenstellend	mangelhaft	mangelhaft	gut	gut	mangelhaft	zufriedenstellend
D.A.S.	gut	sehr mangelhaft	zufriedenstellend	mangelhaft	zufriedenstellend	zufriedenstellend	mangelhaft	zufriedenstellend
Magdeburger Union	mangelhaft	gut	gut	gut	(Antragsformular lag nicht vor)			zufriedenstellend
VIA	zufriedenstellend	zufriedenstellend	zufriedenstellend	zufriedenstellend	gut	gut	zufriedenstellend	zufriedenstellend
Agrippina-Zürich	sehr mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft	sehr mangelhaft	sehr mangelhaft	zufriedenstellend	mangelhaft	mangelhaft
Albingia	mangelhaft	mangelhaft	zufriedenstellend	sehr mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft	gut	mangelhaft
Auxilia	zufriedenstellend	zufriedenstellend	mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft	zufriedenstellend	mangelhaft	mangelhaft
EA-Rechtsschutz	mangelhaft	gut	mangelhaft	sehr mangelhaft	mangelhaft	zufriedenstellend	zufriedenstellend	mangelhaft
Hannover Rechtsschutz	mangelhaft	zufriedenstellend	sehr mangelhaft	zufriedenstellend	gut	sehr mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft
Karlsruher Rechtsschutz	mangelhaft	zufriedenstellend	mangelhaft	mangelhaft	sehr mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft
LVM-Versicherung	zufriedenstellend	mangelhaft	zufriedenstellend	mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft	zufriedenstellend	mangelhaft
Mecklenburgische Rechtsschutz	mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft	zufriedenstellend	zufriedenstellend	mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft
Neue Rechtsschutz	gut	zufriedenstellend	mangelhaft	zufriedenstellend	sehr mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft
ÖRAG	mangelhaft	zufriedenstellend	mangelhaft	sehr mangelhaft	mangelhaft	zufriedenstellend	mangelhaft	mangelhaft
Rechtsschutz-Union	gut	zufriedenstellend	mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft
Roland	zufriedenstellend	mangelhaft	zufriedenstellend	zufriedenstellend	sehr mangelhaft	mangelhaft	zufriedenstellend	mangelhaft
Volksfürsorge	sehr mangelhaft	sehr mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft	zufriedenstellend	zufriedenstellend	zufriedenstellend	mangelhaft
Württembergische Rechtsschutz	zufriedenstellend	zufriedenstellend	mangelhaft	zufriedenstellend	mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft
Württembergische Gemeinde-Rechtsschutz	mangelhaft	sehr mangelhaft	sehr mangelhaft	sehr mangelhaft	mangelhaft	gut	sehr mangelhaft	mangelhaft

Wie die Ehefrau eines Chefarztes noch einmal davongekommen ist:

Gleiches Recht für alle – manchmal eine Illusion

Der Fall war außergewöhnlich, doch keineswegs exemplarisch. So jedenfalls sieht es der Präsident am Landgericht Konstanz, Dr. Beising. Alkohol oder nicht, das war die große Frage im Prozeß gegen die Ehefrau eines Chefarztes aus dem Schwarzwald. Auch in der Berufungsverhandlung blieb ein Polizeibeamter dabei: Die Unfallfahrerin habe stark geschwankt und nach Alkohol gerochen. Dennoch konnte die Kleine Strafkammer des Landgerichts Konstanz die 33jährige nicht verurteilen. Es gab nämlich keine Blutprobe.

Der Unfall hatte sich am 20. September 1977 auf der Strecke zwischen Bad Dürrheim und Tuningen ereignet. Der folgenschweren Fahrt der gelernten Medizinisch-Technischen Assistentin war ein Ehekrach in einem Dürrheimer Lokal vorausgegangen, in dem es um Probleme der Kindererziehung ging. Der Ehemann, der zuviel Aufsehen vermeiden wollte, „zog es vor, nach Hause zu fahren“. Nach einer Weile setzte sich auch die Frau ins Auto, fuhr aber nicht nach Hause, sondern in Richtung Tuningen. Dort fiel ihr in einer Kurve, so gab sie später an, eine Haftschale aus dem Auge, nach der sie unwillkürlich zu suchen begann. Gerade in diesem Moment kam sie von der Fahrbahn ab, gelangte auf die linke Spur und stieß dort mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zusammen.
Sie bemerkte wohl den dumpfen Knall, fuhr aber dennoch 700 Meter weiter, ehe sie in einen dunklen Seitenweg einbog. Dort „harrte sie untätig der Dinge, die da kommen sollten“, so meinte in der Berufungsverhandlung der Richter am Landgericht, Kenck. Wie ein Autosachverständiger später erklärte, muß die Fahrt mit dem PS-starken Wagen nur schwer fortzusetzen gewesen sein, da ein Reifen im Radkasten rotierte.
Die Polizei, die später am Unfallort erschien und den Zustand der Fahrerin erkannte, bemühte sich redlich. Als sie spätabends in einer Klinik mit der Frau aufkreuzte, stellte der diensthabende Arzt schnell fest, wer seine Patientin sein sollte: die Gattin seines Chefarztes. Der Mediziner lehnte die Entnahme einer Blutprobe schlicht und einfach ab. Schließlich trieb die Polizei einen Arzt im Ruhestand auf, der in der Polizeiwache zu dem gewünschten Blut verhelfen sollte. Doch auch der pensionierte Arzt konnte kein Licht in den undurchsichtigen Alkoholspiegel der zweifachen Mutter bringen.

Die dünnen Venen

Angeblich waren die Venen der 33jährigen zu dünn und dann hatte er auch die passende Kanüle nicht dabei. So blieb dem Gericht keine andere Wahl. Die Aussage, nicht mehr als ein Viertel Wein getrunken zu haben, konnte nicht widerlegt werden. Zugunsten der Angeklagten wurde angenommen, daß der von ihr eingeräumte Alkoholgenuß weit unterhalb des Erlaubten lag. Der Gerichtsmediziner Professor Forster aus Freiburg kam zu dem Schluß, daß eine höhere Blutalkoholkonzentration als 0,54 Promille nach einem Viertele nicht nachgewiesen werden könne. Abzuziehen sei noch der ständige Abbau des Alkohols.
Unglückliche Umstände für die Polizei, die im ländlichen Gebiet zu später Stunde keinen Arzt auftreiben konnte, der willens war, die Blutprobe zu entnehmen? – Perfektes Zusammenwirken der „Halbgötter im weißen Kittel“? – Der Präsident am Landgericht Konstanz, Dr. Beising, hält es für illusorisch, daß es gleiches Recht für alle immer gibt: „Daß die Blutprobe nicht entnommen wurde, lag nicht im Bereich der Justiz. Und die Polizei hat sich doch ehrlich bemüht“, so der Jurist.
„Es gibt immer wieder Fälle, wo die Blutprobe einfach nicht durchführbar ist“, der Normalbürger mag dies dem Juristen abnehmen, wenn medizinische Belange denen eines Strafverfahrens vorgehen. So zum Beispiel, wenn es um einen Schwerverletzten geht, dem der Arzt nicht auch noch eine Blutprobe entnehmen kann. Nicht aber mag er es hinnehmen, wenn auf dem Weg von einem Krankenhaus zur gerichtsmedizinischen Anstalt das Röhrchen mit der Blutprobe einfach zerbricht. Auch dafür bringt er kaum Verständnis auf, wenn ein Arzt unter fadenscheinigen Gründen erklärt, die Frau steht unter Schock, ihr kann eine Blutprobe nicht zugemutet werden.

Ermessensspielraum

Es muß dem Arzt, so Dr. Beising, noch irgendwo ein Ablehnungsrecht eingeräumt werden. Mit der Ermessensentscheidung für den Arzt wird die Sache aber kritisch, wenn andere als medizinische Gründe entgegenstehen. Ein Kriminalbeamter kann sich wohl auch nicht damit herausreden, daß er sagt: Die Frau des Hauptkommissars konnte ich doch unmöglich wegen eines Mordes verhaften. Mag das Beispiel noch so sehr hinken, es zeigt die Gefährlichkeit des Ermessens in diesen Fällen: Was bleibt nachprüfbar, was nicht? Man sollte annehmen, daß über eine Zentrale des Deutschen Roten Kreuzes ein Notarzt rund um die Uhr erreichbar ist, insbesondere für die Polizei.
Es soll hier letztlich nicht dem sozialen Neid gegen die Ärzte das Wort geredet werden, in dem Stil etwa: Die Reichen kommen mit einem blauen Auge davon, die Kleinen müssen halt dran glauben. Es geht hier darum, daß ein Gesetz gemacht worden ist, um die Gefährlichkeit des Alkohols im Straßenverkehr zu bekämpfen, das von einigen offensichtlich umgangen werden kann. Die Frau wurde schließlich wegen fahrlässiger Körperverletzung und Unfallflucht zu einer Geldstrafe von 2500 Mark verurteilt. Nach einjähriger Sperre bekam sie auch den Führerschein wieder. Die Strafe hätte nach einer Blutprobe sicherlich anders ausgesehen. Gleiches Recht für alle – manchmal eine Illusion. Joachim M. Strampp

Auf jede Frage auto club ACE europa eine Antwort

Das ist passiert:

Ein Pkw-Fahrer näherte sich nachts einem gut ausgeleuchteten Fußgängerüberweg. Er sah etwa sechs bis acht Meter hinter diesem, am rechten Fahrbahnrand, zwei Fußgänger stehen. Diese blickten zur Fahrbahn. Als vorsichtiger Mann reduzierte der Fahrer seine Geschwindigkeit auf nahezu 35 km/h. Da die Fußgänger stehen blieben, beschleunigte er wieder auf 50 km/h. Als der Pkw noch etwa 14 Meter vom Fußgängerüberweg entfernt war, traten die beiden Fußgänger plötzlich auf die Fahrbahn und versuchten diese zügig zu überqueren. Sie wurden vom Pkw erfaßt und tödlich verletzt.

Das ist die Frage:

Muß damit gerechnet werden, daß die Fußgänger auch in einer Entfernung von einigen Metern zu einem Fußgängerweg die Fahrbahn betreten?

Das ist die Antwort:

Ein bayerisches Landgericht war der Auffassung, daß damit gerechnet werden müsse und hatte deshalb den Pkw-Fahrer zweier Vergehen der fahrlässigen Tötung schuldig gesprochen. Dieses offensichtliche Fehlurteil wurde jedoch aufgehoben durch eine Entscheidung des Bayerischen Obersten Landesgerichts. Das Gericht stellte in der Begründung seines Beschlusses fest:
Nach dem Vertrauensgrundsatz kann ein Verkehrsteilnehmer, der sich verkehrsgemäß verhält, damit rechnen, daß auch andere Verkehrsteilnehmer sich verkehrsgemäß verhalten. Dies gilt nicht, wenn besondere Umstände vorliegen, die annehmen lassen, daß bei anderen mit verkehrsgemäßen Verhalten nicht zu rechnen sei. Wenn ein Fußgänger außerhalb eines Fußgängerüberwegs die Fahrbahn überqueren will, ist er zu besonderer Sorgfalt verpflichtet. Der Kraftfahrer kann daher darauf vertrauen, daß der Fußgänger nicht die Fahrbahn betreten würde, ohne sich zu vergewissern, ob sich ein Fahrzeug nähert. Der Umstand, daß Fußgänger nur wenige Meter von einem Fußgängerüberweg entfernt auf einem Gehweg stehen, gibt für sich allein noch keinen Anlaß anzunehmen, sie würden plötzlich verkehrswidrig auf die Fahrbahn treten.
Auch der Umstand, daß der Pkw-Fahrer kein Hupzeichen gab, als er auf den Fußgängerüberweg zufuhr, ist nach Auffassung des Bayerischen Obersten Landesgerichts nicht zu beanstanden. § 16, Abs. 1 Nr. 2 StVO regle lediglich, wann ein Hupzeichen gegeben werden dürfe. Ob und gegebenenfalls wann es gegeben werden müsse, bestimme sich nach § 1 Absatz 2 StVO. Da aber, solange die Fußgänger ohne erkennbare Besonderheiten am Fahrbahnrand standen, eine Gefahr nicht bestand, gab es auch keinen Anlaß zu hupen. (Bayer. ObLG, Beschluß vom 7. 3. 1978 – RReg 2 St 3/78).

Das ist passiert:

Ein Opel-Rekord war an einem Wintertag auf schneeglatter Straße plötzlich ins Rutschen gekommen und hatte sich quer zur Fahrtrichtung gestellt. Ein nachfolgender Pkw fuhr auf den querstehenden Opel auf.

Das ist die Frage:

Kann der Fahrer eines Fahrzeugs, das sich infolge Schneeglätte quer zur Fahrbahn stellte, vom Fahrer eines andern Fahrzeuges, das auffuhr, ganz oder teilweise Schadensersatz verlangen?

Das ist die Antwort:

Kommt ein Fahrzeug auf schneeglatter Straße ins Schleudern, geht dem erfahrungsgemäß ein Fahrfehler voraus. Regelmäßig ist zu hohe, den schwierigen Straßenverhältnissen nicht angepaßte Geschwindigkeit der Grund hierfür. Als zu hohe Geschwindigkeit kann – je nach den Straßenverhältnissen – schon eine solche von 30 km/h anzusehen sein.

Daher ist grundsätzlich davon auszugehen, daß für den, der auf schneeglatter Straße ins Schleudern kommt, ein Unfall nicht nur kein unabwendbares Ereignis darstellt, sondern auch mitverschuldet ist. Eine Mithaftung des Fahrers eines auffahrenden Fahrzeugs kommt dann regelmäßig nicht in Betracht, wenn das querstehende Fahrzeug in den vom anderen Fahrzeug befahrenden Fahrstreifen hineinkam.

Das ist passiert:

Ein Pkw kam am Ausgang einer langgezogenen Rechtskurve bei starkem Regen ins Schleudern. Das Fahrzeug kam von der Fahrbahn ab und prallte gegen einen Baum. Die Beifahrerin wurde sehr schwer verletzt. Nach dem Unfall wurde festgestellt, daß die Hinterreifen des Unfallfahrzeugs nahezu glatt waren, es gab nur noch schwache Profilreste. Dies war dem Fahrer bekannt. Deshalb verweigerte der Haftpflichtversicherer den Versicherungsschutz.

Das ist die Frage:

Kann der Kfz-Haftpflichtversicherer Leistung aus dem Versicherungsvertrag verweigern, wenn ein unfallbeteiligtes Fahrzeug abgefahrene Reifen hatte?

Das ist die Antwort:

§ 36 (2) 4 StVZO verlangt, daß die Reifen eines Kfz mindestens 1 mm Profil aufweisen. Wer ein Fahrzeug benutzt, das dieser Vorschrift nicht entspricht, stellt damit eine Gefahrerhöhung i. S. des Versicherungsrechts her. Der Versicherer hat ein höheres Risiko, als er es bei einem den Regeln der StVZO entsprechenden Fahrzeug hätte. Geschieht die Benutzung des Fahrzeugs mit den abgefahrenen Reifen in Kenntnis dieses Umstands, so entfällt grundsätzlich eine Leistungspflicht des Versicherers, § 25 (1), (2) 1 VVG. Dies gilt jedoch dann nicht, wenn die Gefahrerhöhung keinen Einfluß auf den Eintritt des Versicherungsfalls und auf den Umfang der Leistung des Versicherers gehabt hat, § 25 (3) VVG. Zum Nachweis dessen, daß abgefahrene Reifen keinen Einfluß auf den Unfall hatten, ist es nicht ausreichend darzutun, daß abgefahrene Reifen das Schleudern eines Fahrzeugs begünstigen. Es ist dies letztlich auch keine fachwissenschaftlich-technische, sondern eine Rechtsfrage. Demnach hat sich das Gericht nach einem für das praktische Leben brauchbaren Grad persönliche Gewißheit zu verschaffen, ob gerade die abgefahrenen Reifen ursächlich waren für das Entstehen des Schadens.

Für die Beurteilung dieser Fragen ist es wichtig festzustellen, wie der Straßenzustand war, wie hoch ggf. Wasser auf der Straße stand. Wenn hier Zweifel bleiben, die offen lassen, ob der Unfall nur bei abgefahrenem Profil oder auch schon bei einer Bereifung, die noch dem Mindestprofil entsprach, zustande gekommen wäre, so kann das Gericht zu dem Schluß kommen, es sei denkbar, daß der Unfall sich auch ereignet hätte, wenn die Reifen noch das Mindestprofil gehabt hätten. Dann aber ist die Verweigerung des Versicherungsschutzes unbegründet.

Dies ist das Ergebnis einer sicher begrüßenswerten Entscheidung des Bundesgerichtshofs. Dennoch darf diese Entscheidung keinesfalls dazu verleiten, nachlässig zu werden und es hinzunehmen, daß möglicherweise Reifen unter das Mindestprofil abgefahren werden. Denn unabhängig davon, daß dann – unter Umständen! – Haftpflichtversicherungsschutz doch besteht, ist zu berücksichtigen, daß Kaskoversicherungsschutz in diesem Fall keinesfalls gewährt wird. Auch muß sich jeder, der mit abgefahrenen Reifen fährt, darüber klar sein, daß er damit ein erhebliches strafrechtliches Risiko eingeht. Ergibt sich nämlich ein längerer Bremsweg als bei Reifen mit Mindestprofil, kommt bei dem Unfall dazu jemand ums Leben oder wird verletzt, so ist in diesem Fall mit einer Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung oder fahrlässiger Körperverletzung zu rechnen. Fahren mit abgefahrenen Reifen kann also auf jeden Fall sehr teuer kommen. (BGH, Urt. v. 23. 11. 1977 – IV ZR 162/76).



Wird Wohltat eine Plage?

Bayerische „Bepunktung" durch die Hintertür

Man muß sich das wohl so vorstellen: In einem mehr oder weniger großartig geratenen Büro des „Bayerischen Staatsministeriums des Innern" sitzt ein beschäftigter Mann, ein Ministerialbeamter. Der Geschäftsverteilungsplan seiner Behörde will es, daß dieser Staatsdiener sich mit Fragen des Straßenverkehrs zu befassen hat. So prüft, denkt und verfügt er, der Ministerialbeamte, was denn für einen Verkehrsteilnehmer gut und schlecht sei, was der zu tun und zu unterlassen habe, wie man ihn abschrecken, wie man ihn vielleicht bessern könnte. Und dann passiert's:

Vielleicht ist der Mann von Natur Pessimist, vielleicht ist er frustriert. Da muß er nun mit ansehen, wie ein schönes Gesetz, eine wunderbare Verordnung nach der anderen gemacht werden, um nicht nur den Verkehr, sondern auch das Verhalten der Verkehrsteilnehmer in die rechten Bahnen zu lenken. Und dennoch: Dieses undankbare Volk der Verkehrsteilnehmer ist uneinsichtig, verbohrt – nicht nur lässig und lasch in der Beachtung von Vorschriften – und immer wieder werden Verkehrsregeln mißachtet. Kein Respekt mehr vor dem Gesetz früher zu des alten Kreittmayr-Zeiten, das war noch was: Der strafende Staat in aller Macht und Glorie! Aber jetzt, was soll man da noch machen?!

Da gab es einen Silberstreifen am Horizont. Der Bonner Gesetzgeber verordnete das Mehrfachtäter-Punktesystem, auch Verkehrssünderkartei genannt. Das, wenn man es genau und fein bedachte, wäre vielleicht ein Mittelchen, sie an die Kandare zu nehmen. Doch unergründlich abwegig sind jene nach dem weiß-blauen Franz-Josef genannten „Nordlichter".

Da fiel denen in Bonn doch glatt ein, um nicht jedes Ermittlungs- oder Strafverfahren in einer Bestrafung münden zu lassen, Staatsanwaltschaft und Richter die Möglichkeit der Einstellung eines solchen Verfahrens gegen Zahlung einer Geldbuße, unter Anordnung von Auflagen, zu schaffen. So hätte denn wieder eine nicht unerhebliche Zahl dieser Verkehrsteilnehmer, die Verkehrssünder sind, die Chance, mit einem blauen Auge davonzukommen ohne Strafe.

Nun sind zwar solche Verfahreneinstellungen nach Paragraph 153a Strafprozeßordnung (StPO) dem Verkehrszentralregister zu melden. Aber – wo bleibt denn da die Konsequenz, das Jagdfieber, meine Herren in Bonn! – da wird doch glatt bestimmt, daß die Eintragung solcher Verfahrenseinstellungen nicht bepunktet werden soll. Wo bleibt da Recht und Ordnung?

Sittenverfall weckt Kräfte

Solch ungeheurer, libertinistischer Sittenverfall weckt letzte Kräfte. Und so sinnt der Beamte, in seinem mehr oder weniger großartigen Büro, und er ist jetzt wirklich mehr beschäftigt, was er braucht, um den Nordlichtern da oben zu zeigen, wo Barthel den Most und Recht und Ordnung holt. Denn – so der scharfsinnige Schluß – Bonn macht zwar die StVZO und die sie ändernden Verordnungen. Aber deren Ausführung ist Ländersache.

Die Prüfung der Geeignetheit oder Ungeeignetheit eines Verkehrsteilnehmers – zu der das Punktesystem ein Schema liefern soll – ist Sache von Länderbehörden, beispielsweise dem Bayerischen Staatsministerium des Innern. Also, so der zwingend logische Schluß wenn man Nordlichter-Libertinage – verhindern will, dann braucht man nur den zuständigen Landesbehörden in Bayern entsprechende Weisungen geben, um – in altväterlicher Sprache – zu konterkarieren, was die in Bonn wollen.

So gedacht, so getan. Am 16.

Juli wurde ein „Ukas" an die fünf bayerischen Regierungen geschrieben und gesiegelt, der bestimmt: Zwar dürften nach der bundeseinheitlichen Regelung Einstellungen gemäß § 153a StPO bei Ermittlung der von einem Fahrerlaubnisinhaber erreichten Punktezahl nicht berücksichtigt werden. Doch könnten solche Eintragungen sehr wohl „im Rahmen der Würdigung der gesamten Persönlichkeit bei der Überprüfung der Eignung eines Fahrerlaubnisinhabers zu berücksichtigen" sein.

Bayerisch, kerniger Durchgriff

Im Rahmen dieser Überprüfung kann „intern . . . von dem Punktewert ausgegangen werden, den der Verkehrsverstoß nach dem Punktekatalog der Verwaltungsvorschrift zu § 15 b StVZO hat. Wird bei Zugrundelegung dieser internen Punktebewegung die Grenze einer Maßnahme (z. B. 9, 14 oder 18 Punkte) erreicht, so ist diese Maßnahme zu treffen. In der Begründung darf jedoch nicht auf die intern errechnete Punktezahl abgestellt werden".

Bravo: Da schafft kernige, bayerische Wesensart bayerischen Verkehrsteilnehmern, was denen im übrigen Bundesgebiet versagt ist: Da ist über die Hintertür die „Bepunktung" doch da. Der Weg zur Hintertür muß über die Treppe gegangen sein, auf der Treppenwitze entstehen. Denn, so jedenfalls meint man es in Bonn: Das Punktesystem soll den Führerscheinbehörden eine Hilfe geben, festzustellen, ob Verkehrsteilnehmer im Rahmen der Würdigung der gesamten Persönlichkeit „geeignet" sind, als „Fahrerlaubnisinhaber" zu gelten.

Das ist die grundsätzliche, allgemeine Zielsetzung des Punktesystems. In Kenntnis dieser Zielsetzung verfügt der Bundesgesetzgeber, daß Entscheidungen gemäß § 153 a StPO nicht zu bepunkten sind. Das Bayerische Innenministerium aber dreht diese Sache um, indem es so tut, als habe das Punktesystem nichts mit der Überprüfung der Geeignetheit des Fahrerlaubnisinhabers „im Rahmen der Würdigung der gesamten Persönlichkeit" zu tun und bringt genau mit dieser Begründung die Bepunktung herein, die der Bundesgesetzgeber nicht will. So ist das, so macht man das, in bester polizeitstaatlicher Manier. Im Gesetz steht das eine und die Verwaltung tut das andere!

So wird, was vom Bundesgesetzgeber durchaus als Wohltat gedacht war, in Bayern zur Plage. Der Verkehrsteilnehmer weiß, daß Einstellungsverfügungen nicht bepunktet werden dürfen, vertraut darauf, und sieht sich hinterher in seinen immerhin berechtigten Erwartungen getäuscht in einer Art und Weise, die ihm ernsthaft Schwierigkeiten machen kann.

Aber auch die Einstellung nach diesem Paragraphen 153 a StPO wird somit problematisch. In der Praxis wird sie nicht selten dann bemüht, wenn eine Sache vor Gericht nicht mehr ausverhandelt werden soll: Ein fehlender Zeuge, ein fehlender Sachverständiger beispielsweise, mag Richter, Verteidiger und Staatsanwalt zu einem Gespräch über eine solche Verfahrenseinstellung veranlassen. Der Angeklagte stimmt zu, vielleicht weil er ein Risiko scheut, das in einer weiteren Beweisaufnahme liegt. Aber mit einer zweifelsfreien, eindeutigen Feststellung, daß er wirklich schuldig war dessen, was er angeklagt war – wie sie ein Urteil bringt – endet solches Verfahren nicht.

Wäre weiter verhandelt worden, hätte eventuell der Angeklagte freigesprochen werden müssen. Jetzt aber, wo er auf die vom Bundesgesetzgeber gewollte Wohltat des § 153 a StPO vertraut, stellt man ihm in Bayern, will er von ihr Gebrauch machen, eine Falle und bewertet diese Einstellung so, als wäre rechtskräftig geurteilt worden. Bayerns Uhren scheinen wieder einmal anders zu gehen.

Einstweilen kann daher dem bayerischen Verkehrsteilnehmer, – der unter diesen Umständen mit seiner Fahrerlaubnis in Schwierigkeiten kommt, nur geraten werden, solche Entscheidungen anzufechten und vor die Verwaltungsgerichte zu gehen. Nur, wie merkt er denn das, daß hier – verordnungswidrig – bepunktet wurde? Das ist ja nur intern aktenkundig, nach außen tönt es anders.

Wie war das doch gleich mit dem Polizeistaat von anno dazumal? Man muß den Bürger nur verunsichern, ihm nicht sagen, woran er genau ist. Dann kommt sie schon, die Angst, und dann kuscht er schon, der Bürger.

W. Vogt



So kommt Lenkrad jetzt zu Ihnen ins Haus

Ab 15. Januar, dem Erscheinungstermin der Nummer 1 des neuen Jahrgangs, wird, wie bereits gemeldet, die ACE Clubzeitschrift Lenkrad jedem Mitglied kostenlos ins Haus zugestellt. Die Voraussetzungen dafür sind in den letzten zwei Jahren geschaffen worden, nachdem die Deutsche Bundespost ihre sogenannten „Besonderen Dienste" einstellte. Früher hatte die Post gegen Zahlung von zusätzlichen Gebühren die Vertriebskarteien von Zeitungen und Zeitschriften geführt.

Die immer stärker werdende Abhängigkeit von der elektronischen Datenverarbeitung hat auch bei Verlagen positive Seiten: So kann man heute mit dem hauseigenen Computer (oder aber im Lohnauftrag bei einer Spezialfirma) den Abonnentenbestand, also die vorhandenen Daten über die Leser, zur Abrechnung und zum Vertrieb verwenden. Da es sich immer um die gleichen Adressen handelt, ist beispielsweise ein Mehrfachnutzen erzielbar, wenn die Zeitschriftenadresse nicht zustellbar ist.

Dann weiß man automatisch, daß der Leser verzogen ist. Beim ACE kommt es jährlich zu etwa 45 000 Wohnungswechseln, ein deutliches Zeichen unserer mobilen Gesellschaft.

Für den Lenkradleser hat die neue Versandart andere Vorteile: Er kommt künftig noch schneller an sein Heft und wird spätestens fünf Arbeitstage nach dem Drucktermin in seiner Mitgliederzeitschrift blättern können. Wahrscheinlich jedoch erreicht ihn das Heft bereits am anderen Tag.

Wir haben uns dazu mit einem auf Zeitschriftenvertriebe spezialisierten Unternehmen, dem Presseversandservice PVS in Neckarsulm, zusammengeschlossen, bei dem auch andere Zeitschriften bearbeitet werden.

Der Weg von der Rotationsmaschine zum Empfänger geht künftig so:

- Die fertig gehefteten und beschnittenen Exemplare laufen über das Fließband und werden auf Paletten abgelegt. Mit dem Lkw rollen sie zum Presseversandservice, eine Strecke von etwa 35 km.
- In Neckarsulm, am Ende der Autobahn Stuttgart-Heilbronn, werden die Hefte zunächst mit Adreßetiketten versehen. Die Adressen für dieses Programm liefert der ACE-Computer. Sie werden im Rechenzentrum der Bank für Gemeinwirtschaft in Frankfurt ausgedruckt, wobei hier bereits ein „Versandprogramm" gefahren wird.
- Das bedeutet: Der Rechner sucht sich aus dem Bestand die jeweils notwendige Stückzahl für das am besten geeignete Zustellpostamt aus und schreibt parallel dazu eine Versandliste. Diese Versandliste ist die Grundlage für die Abrechnung mit der Deutschen Bundespost. Der Rechner kann aber noch mehr: Er optimiert je nach Gewicht der einzelnen Zeitschriftennummer die bestmöglichste Kobination von Stückzahl und Verpackungsgröße. Zusätzlich schreibt er noch die sogenannten Paketaufleger, grüne Zettel, auf denen in überdimensionalen Buchstaben die Postleitzahl des Zustellpostamtes vermerkt ist sowie der Hinweis über die Stückzahl in diesem Paket und die Angabe, um welche Zeitschrift es sich handelt.

Wenn also die Zeitschriften adressiert sind - dies geschieht vollautomatisch in einer Maschine – tragen sie am Fuße des Titels ein Klebeetikett mit dem Namen und der Anschrift des Mitgliedes. Dieses Etikett hat eine große Bedeutung, denn wenn der Zusteller diese Anschrift nicht findet, dann wirft er die Zeitschrift in den Papierkorb und sendet dem Verlag das ausgeschnittene Etikett zu. Die Post spart dadurch Zeit, Porto und Platz. Der Verlag muß nun versuchen, die richtige Empfängeranschrift zu ermitteln und das Heft erneut zuzustellen.

- In Neckarsulm sortiert die Maschine nach dem ihr eingegebenen Programmbefehlen nach dem Adressieren die Zeitschriften und bündelt die entsprechenden Pakete. Diese werden dann in Folien geschweißt und mit einem Paketaufleger adressiert.
- Am Ende des Fließbandes steht ein rollfähiger Container, der immer nur die Zeitschriften aufnimmt, die zu einem bestimmten Postleitzahlenbereich gehören. Derart vorsortiert kommen sie dann wiederum mit dem Lastwagen ein paar Kilometer weiter zum nächsten Bahnhof (in Zukunft hat das Unternehmen sogar einen eigenen Bahnanschluß) und wandern von dort im Container direkt auf den Postwagen der Bundesbahn.
- Wenn also diese Kiste nach Hamburg kommt und einen bestimmten Bezirk der norddeutschen Auflage enthält, so muß sie nicht mehr sortiert werden. Erst die Kollegen der Post in Hamburg müssen die Päckchen wieder auf weitere Zustellgänge aufteilen.
- Im kleinsten Postamt, wo vielleicht nur noch drei oder vier Exemplare zusammen in einer Plastikhülle stecken, reißt dann der Postbeamte diese Hülle auf und hat jene drei oder vier Exemplare, fix und fertig adressiert und beschriftet. Er kann sie dann auf seinen Zustellgangweg einsortieren und am nächsten Tag spätestens liegt das Heft beim Leser.

Von Station zu Station läuft das Heft auf einem Fließband . . .

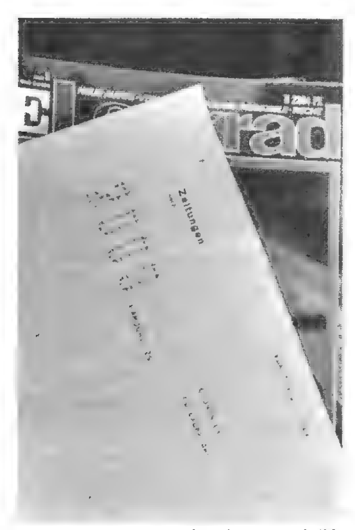


. . . zu einer Sammel- und Zählmaschine, die unterschiedliche Mengen sortiert und bündelt.

Was tun, wenn Lenkrad fehlt

Eigentlich dürfte es nicht passieren, aber weil der Teufel ein Eichhörnchen ist, sind wir gewitzt genug, schon jetzt einen Hinweis zu geben, wie Sie sich und uns helfen können, falls Mitte Januar die Clubzeitschrift nicht bei Ihnen auftaucht. Tatsächlich kann es Gründe dafür geben:

1. Sie sind nach dem 1. Dezember 1978 umgezogen und haben dem ACE Ihre neue Anschrift nicht mitgeteilt. Das Vertriebsprogramm weiß also noch nicht, daß Sie umgezogen sind. Die Zeitschrift wird deshalb an die alte Anschrift geliefert.
Dort nimmt das zuständige Postamt die Zeitschrift und teilt dem Verlag die neue Anschrift des Empfängers mit, – falls rechtzeitig ein Nachsendeantrag gestellt worden ist. Die Zeitschrift selbst wird nicht nachgesandt, es sei denn, der Empfänger hat dies im Nachsendeantrag (der nur gewöhnliche Post umfaßt) ausdrücklich und gegen extra Bezahlung so verlangt. In diesem seltenen Fall muß der Empfänger den Verlag selbst benachrichtigen und ihm die neue Anschrift mitteilen.
2. Sie haben Ihren ACE-Beitrag noch nicht bezahlt. Der Computer hält sich ganz genau an die Satzung des ACE, nach der nur ACE-Mitglieder die Zeitschrift erhalten. Er weiß also nicht, da Sie noch nicht bezahlt haben, daß Sie Mitglied sind, denn Sie liegen vielleicht derzeit bei den Adressen, die angemahnt werden.
Prüfen Sie also bitte, ob Sie tatsächlich Ihren Jahresbeitrag bezahlt haben.
Wenn Sie bezahlt haben, erhalten Sie das nächstfolgende Heft automatisch.
3. Sie haben bezahlt, Sie sind nicht umgezogen und Sie kriegen trotzdem kein Heft: Dann ist irgendwo ein Fehler passiert. Reklamieren Sie bitte zunächst bei der Bundespost. Vielleicht hat der Briefträger aus Versehen das Heft in einen anderen Kasten gesteckt. Pannen dieser Art passieren bei der Post leider immer wieder. Ein guter Briefträger wird sich aber daran erinnern, ob in seinem Bezirk die Zeitschrift zu verteilen war.
Wenn Ihnen die Post nicht weiterhelfen kann, schreiben Sie uns bitte eine Postkarte oder rufen Sie notfalls an: 0711/50 67 – 2 33. Wir werden Ihnen dann ein Heft nachsenden und den Vorgang überprüfen.
4. Sie haben andere Beanstandungen wegen des Vertriebs:
Rufen Sie uns bitte an, wir rufen zurück oder schreiben Sie uns kurz, Sie erhalten umgehend Antwort.



Jedes Sammelpaket erhält einen Paketaufleger, auf dem alle Angaben über Stückzahl und Empfangsort ausgedruckt sind.



Danach werden diese Zeitungsstöße mit einem Band verschlossen und in Folie eingeschweißt. Auch dieser Arbeitsgang läuft automatisch ab. Die Folie soll die Zeitschrift auf dem manchmal rauhen Transport schützen.



Das kann der Computer noch nicht: Ein Mensch sortiert die unterschiedlich großen und schweren Ziel-Pakete und füllt sie platzsparend in einen Container.



Sodann wird dieser große Stoß noch einmal in Folie eingehüllt und erneut gegen die Umwelt-Strapazen geschützt. Diese Palette wird so bis zum zuständigen Postamt in Hamburg rollen und erst dort auseinandergenommen.
Fotos: Feddersen.

Winterurlaub mit dem ACE-Reisedienst

Skireisen für Kinder und junge Familien

Speziell seinen bayerischen Mitgliedern bietet der ACE jetzt ein Winterprogramm für Kinder, Jugendliche und Familien mit Kindern an. Die Reiseziele liegen alle in schneesicheren Gebieten Österreichs und Südtirols.

In den Weihnachts- und Osterferien können 8- bis 17jährige Jugendliche Skireisen (mit Skikurs und Versicherung) ohne Eltern unternehmen. Sie werden dabei von der Abreise bis zur Rückkehr ständig von Reiseleitern betreut.

Für Familien mit Kindern enthält das neue Winterprogramm Skireisen mit sorgfältigem Service. Eine Reiseleiterin kümmert sich auf der Fahrt und am Urlaubsort ganz besonders um die Kinder, damit die Eltern mal richtig ausspannen können.

Außer diesen Busreisen über Weihnachten und Ostern (ab München, Augsburg und Nürnberg), gibt es für Selbstfahrer weitere interessante Ferienangebote in berühmten Skiorten wie Kitzbühel, Saalbach und Obergurgel.

Der ACE-Reisedienst veranstaltet diese Reisen in Zusammenarbeit mit dem Kultur- und Familiendienst in München. Über die Busreisen informieren die ACE-Geschäftsstellen München, Augsburg und Nürnberg genauer, die auch die Buchungen vornehmen. Interessenten für das Pkw-Angebot werden in jeder ACE-Geschäftsstelle beraten.

Der ACE-Reisedienst, der die Winterangebote von NUR, GUT, DGB-Freizeitwerk und TERRA International vermittelt, hält dazu ein eigenes Programm mit Wintersportplätzen in Österreich, Südtirol und der Schweiz bereit, das zum Teil auch für Nichtsportler geeignet ist.

Auch hier helfen die 33 ACE-Geschäftsstellen oder der ACE-Reisedienst (7000 Stuttgart 50, Schmidener Straße 233) bei der Planung des Urlaubes und nehmen Buchungen entgeben.

Veranstaltungen

CA = **Clubabend**
MV = **Mitgliederversammlung**

Ansbach, CA 5. 12., 19.30 Uhr, Gaststätte SV Fichte, Türkenstraße 37 · Faschingsball, 20. 1., 20 Uhr, gleiche Gaststätte

Augsburg, CA im Bundesleistungszentrum für Kegeln, am Eiskanal, immer donnerstags alle vier Wochen: 16.11., 14. 12., 11. 1., 8. 2., 8. 3.

Cuxhaven, MV 16. 11., 19 Uhr, Lehmkuhle 2

Erlangen, Weihnachtsfeier, 13. 12., 20 Uhr, Naturfreundehaus Wöhrmühle · CA 17. 1., gleicher Ort

Flensburg, MV 30. 11., 19.30 Uhr, DGB-Haus Südermarkt 10–11. · Tannenbaumschlagen, 17. 12., 13.30 Uhr, Treffpunkt: Auf der Exe in Flensburg

Gelsenkirchen, MV 27. 11., 18 Uhr, DGB-Haus der Jugend, Gabelsberger Straße 13

Hagen, CA 11. 12., 18 Uhr, TÜV-Prüfanlage, Steinhausstraße 27

Harburg, MV 30. 11., 19.30 Uhr, Feuerteichweg 1, Schützenhof König

Entspannung an der belgischen Küste

Unsere Freunde von den belgischen Gewerkschaften bieten ein sehr modernes und ausgezeichnet geführtes Haus direkt am Meer an, das Appartement-Hotel „Floreal". In diesem Haus stehen u. a. ein ausgezeichnetes Restaurant, Schwimmhalle, Billardsaal, Fernseher und Cafeteria zur Verfügung.
Es liegt in Bad Nieuport an der Küste von Belgien zwischen Ostende und Frankreich.
Preise bis Ende März 1979:

1 Wochenende (2 Nächte)

Studio:	95,– DM
Einzimmer-appartement	125,– DM
Zweizimmer-appartement	156,– DM

1 Woche (7 Nächte)

Studio:	223,– DM
Einzimmer-appartement	257,– DM
Zweizimmer-appartement	289,– DM

Im Preis inbegriffen: Unterkunft, Bett- und Badewäsche (Küchenwäsche muß mitgebracht werden). Hallenbadbenutzung und Parkplatz. Die Raumpflege obliegt dem Mieter.
Bad Nieuport kann aus dem Raum Köln auf einer direkten Autobahn erreicht werden.
Auskunft und Anmeldung bei:
ACE-Reisedienst GmbH
Schmidener Straße 233
7000 Stuttgart 50
Tel.: 07 11/50 67-2 42/2 43.

Wo gibt's Schneeketten?

Für alle Winterurlauber verleiht der ACE wieder Schneeketten zu günstigen Konditionen: Gegen Vorlage des ACE-Schutzbriefes, des Personalausweises oder Reisepasses und des Kraftfahrzeugscheines erhalten Autofahrer die gewünschten Schneeketten bei einer der aufgeführten Verleihstationen gegen Hinterlegung eines Pfandbetrages (ACE-Mitglieder 100 Mark, Nichtmitglieder 250 Mark). Verleihgebühren pro Verleihtag bei Benutzung: Mitglieder 2 Mark, Nichtmitglieder 5 Mark, bei Nichtbenutzung: ACE-Mitglieder 1 Mark, Nichtmitglieder 2,50 Mark. Bearbeitungsgebühr: Mitglieder 5 Mark, Nichtmitglieder 15 Mark.

Verleihstationen:

Geschäftsstelle Hamburg
Besenbinderhof 57
Tel.: 040/2 80 21 64–65 ●
ACE Geschäftsstelle Hannover,
Am Klagesmarkt 30–31
Tel.: 05 11/1 25 86–87 ●
Rolf Schlindwein
Stuttgarter Str. 57d
7500 Karlsruhe
Tel.: 07 21/69 10 30/39 ●
ACE-Pannen- und Abschleppstation
Firma Wolfram Blomeier
Manchinger Straße 12
8070 Ingolstadt
Tel.: 08 41/6 76 71 ●
ACE-Pannen- und Abschleppstation
Firma Fritz Päzold
Gliesmaroder Straße 70a
3300 Braunschweig
Tel.: 05 31/34 11 99 ●
ACE Region Süd
Geschäftsstelle München
Schwanthalerstr. 64
Tel.: 0 89/53 78 88 ●
ACE Nebenstelle Pfronten
Reisebüro Ingo Becker
Allgäuer Straße 37
8962 Pfronten-Ried
Tel.: 0 83 63/87 82.

Hattingen, MV 28. 11., 17.30 Uhr, Gaststätte zum Stadtwald, Waldstraße
Herne, MV 27. 11., 19 Uhr, Gaststätte Kolpinghaus, Neustraße 20
Iserlohn, CA 5. 12., 18 Uhr, TÜV-Prüfanlage, Giesestraße 3
Kempten, Sprechstunde jeden vierten Donnerstag im Monat, DGB Kempten, Bahnhofstr. 69, 21. 12., 25. 1., 22. 2., 22. 3.
Lauf, CA 20. 11., 20 Uhr, Bahnhof rechts der Pegnitz · Weihnachtsfeier, 15. 12., 19.30 Uhr, gleicher Ort
Lüdenscheid, CA 16. 12., 10 Uhr, Feuerwache, Dukatenweg
Nördlingen, Sprechstunde jeden zweiten Dienstag im Monat, DGB-Jugendheim, 12. 12., 9. 1., 13. 2., 13. 3.
Osnabrück, CA 30. 11., 19.30 Uhr, Gaststätte Welling, Schützenstraße
Rosenheim, Sprechstunde 21. 11., 15–17 Uhr, 19. 12., 11–13 Uhr, Brixstraße 2, Gewerkschaftshaus
Siegen, CA 5. 12., 19 Uhr, Hotel Schnetger, Kaan-Marienborner Straße 105
Sulzbach-Rosenberg, CA 25. 11., 19.30 Uhr, Josefshaus
Traunstein, Sprechstunde 21. 11., 11–13 Uhr, 19. 12., 15–17 Uhr, Herzog-Friedrich-Straße 10a, DGB
Witten, MV 29. 11., 18 Uhr, IG-Metall-Haus, Hans-Böckler-Straße



Eine teure Tagung

GUV nicht nur für „echte" Verkehrsberufler

Wer glaubt, die GUV sei nur etwas für die „echten" Verkehrsberufler, ist schlichtweg auf dem Holzweg. Wenn Gewerkschaftsmitgliedern beim Stichwort „GUV" nur einfällt, daß es sich um eine Einrichtung handelt, die im beruflichen Schadenfall Unterstützungen an Berufskraftfahrer zahlt, dann ist ihr Wissen über diese nun seit 28 Jahren bestehende Einrichtung so mangelhaft, daß sich im Ernstfall erhebliche wirtschaftliche Einbußen für sie und ihre Familien ergeben können. So verlor jüngst ein Gewerkschaftsmitglied, weil mangelhaft informiert und nicht Mitglied in der GUV, 2000 Mark. Sie wären ihm ohne weiteres erstattet worden.

Obwohl die Gewerkschaften und der ACE laufend unterrichten, ist offensichtlich die Meinung weit verbreitet, die GUV sei nur für Berufskraftfahrer, Eisen- und Straßenbahner, See- und Binnenschiffer, Flugpersonal und andere gedacht. Dies ist nicht richtig: Auch Betriebs- und Personalräte, Funktionäre und Gewerkschaftsangestellte können in die GUV, wenn sie überwiegend oder auch nur teilweise mit dem eigenen oder Arbeitgeberfahrzeug beruflich fahren.

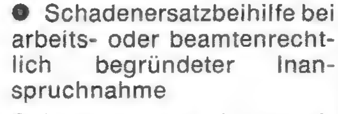
Schon allein der Arbeitsweg kann beträchtlich sein. Dienstgänge und Dienstreisen mit dem Kraftfahrzeug kommen dazu. Auseinanderliegende Betriebsstätten werden mit dem Wagen aufgesucht. All dies sind berufliche, mit einem Verkehrsrisiko verbundene Fahrten, auf denen sich Gewerkschaftsmitglieder durch die GUV vorteilhaft schützen können.

Wer in der GUV ist (Jahresbeitrag 16 Mark), hat Anspruch auf folgende Leistungen:

Eine teure Tagung erlebte jüngst ein DGB-Funktionär in Stuttgart. In der „Stadt zwischen den Hängen" parkte der termingeplagte Mann sein Dienstfahrzeug an einer der vielen abschüssigen Straßen. In der Eile hatte er vergessen, die Handbremse anzuziehen. Der Wagen rollte zurück und beschädigte ein anderes Fahrzeug. Den Schaden an dem Dienstfahrzeug von rund 800 Mark mußte der Gewerkschaftler seinem Arbeitgeber ersetzen, weil er grob fahrlässig gehandelt hatte.

Fahrlässig gehandelt hatte er in doppelter Hinsicht: Wäre er Mitglied der Gewerkschaftlichen Unterstützungseinrichtung für Verkehrsberufe (GUV) gewesen, so wäre ihm der Betrag als Unterstützungsleistung gezahlt worden.





- Schadenersatzbeihilfe bei arbeits- oder beamtenrechtlich begründeter Inanspruchnahme
- Unterstützung in sonstigen Notfällen (z. B. Haft, Krankenhausaufenthalt, Verkehrsunfalltod, bei wirtschaftlicher Notlage infolge eines Schadenfalles)

a) bei Haft eines von der GUV betreuten Gewerkschaftsmitgliedes für seinen Ehegatten je Tag **15 Mark** für jedes Kind, für das im Sinne des Gesetzes Kindergeld gewährt wird je Tag **7 Mark**

b) Unfall-Krankenhausgeld bis **400 Mark**
bei Krankenhausaufenthalt von wenigstens 48 Stunden Dauer **200 Mark**
ab dritten Krankenhaustag je Tag **10 Mark**

c) bei Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit im Sinne der RVO als Folge eines Verkehrsunfalles **2000 Mark**

d) bei Verkehrs-Unfalltod **2000 Mark**

e) Hinterbliebenen kann die zur Wahrung ihrer Interessen nötige Rechtshilfe gewährt werden.

In dem Jahresbeitrag von 16 Mark ist berufsbezogener Verkehrsrechtsschutz nicht enthalten. Wer ihn nicht vom ACE, satzungsgemäß von seiner Gewerkschaft oder einer sonstigen Rechtsschutzeinrichtung bekommt, müßte den GUV-Jahresbeitrag von 25 Mark zahlen.

Bei der Ausübung gefahrgeneigter Tätigkeit, wie dem Führen von Kraftfahrzeugen, ist es sicher beruhigend zu wissen: Im beruflichen Schadenfall hilft die GUV.

Bei Schäden in der Freizeit kann die GUV allerdings nicht helfen. Sie ist eben, wie auch die Gewerkschaft, nur ein Schutz während der beruflichen Tätigkeit.

Schon jetzt laufen die Vorbereitungen für die nächste ACE-Hauptversammlung

Jeder kann in Mainz vertreten sein

Die folgenden Seiten sollten Sie nicht überblättern: Wenn Sie als ACE-Mitglied Interesse haben für die Politik, die Ihr Club betreibt, für die Geschäfte, die er im Auftrag seiner Mitglieder abwickelt und für die Ausgestaltung seines Leistungsangebotes, dann können Sie als Mitglied direkt mitbestimmen. Wie man das macht, steht in der Satzung des ACE, wo alles nachzulesen ist über die Zusammensetzung der Hauptversammlung und über die Gliederungen der Organe des gewerkschaftlichen Auto Club Europa.

Diese Satzung, die zuletzt in einzelnen Passagen von der 6. Ordentlichen Hauptversammlung in Nürnberg geändert worden ist, schreibt auch vor, daß die Modalitäten für die Einberufung der Hauptversammlung im offiziellen Organ des Clubs, also in dieser Zeitschrift, ausgeschrieben werden.

Die Redaktion hat sich bemüht, für alle Leser, auch für diejenigen, denen das Satzungs- und Vereinsrecht ein schwerverdaulicher Brocken bleibt, übersichtlich darzustellen und klarzumachen, um was es in den folgenden Monaten geht. Notwendigerweise – weil es das Vereinsrecht so vorsieht – müssen allerdings offizielle Texte veröffentlicht werden.

Nachdem die Delegierten der Hauptversammlung von Landesdelegiertenkonferenzen gewählt werden und die Landesdelegiertenkonferenzen sich wiederum aus Delegierten zusammensetzen, die auf Kreisebene von den Mitgliederversammlungen ausgewählt worden sind, beginnt also der Entscheidungs- und Mitlenkungsprozeß an der Basis, also in der Mitgliederversammlung auf der Ebene des ACE-Kreises. Diese ACE-Kreise sind im Grunde genommen identisch mit den DGB-Kreisen, und ihre Mitgliederstärke ist der Schlüssel für die zu wählende Zahl von Delegierten.

In dem folgenden Bericht finden Sie also die offizielle Ausschreibung für die einzelnen Veranstaltungen, die bereits jetzt schon vorliegenden Tagesordnungen (die natürlich in der Versammlung selbst von einer Mehrheit geändert werden könnten) und die einzelnen Versammlungstermine. Die Graphik auf der Seite 83 verdeutlicht noch einmal, wie gewählt wird und wer wen wählt.

Ausschreibung und Einberufung der Mitgliederversammlungen auf DGB/ACE-Kreisebene

Der Wahlvorstand schreibt gemäß § 5 Ziffer 3 in Verbindung mit Anhang I Ziff. 1 der Satzung für das erste Vierteljahr 1979 hiermit die ACE-Mitgliederversammlungen aus.

In jedem DGB- bzw. ACE-Kreis findet in der Zeit zwischen dem 1. Januar bis 31. März 1979 eine ACE-Mitgliederversammlung statt.

Teilnahmeberechtigt ist jedes ACE-Mitglied, das im betreffenden DGB- oder ACE-Kreis seinen Wohnsitz hat. Die Mitgliederversammlungen können Anträge an die regionalen Delegiertenversammlungen stellen.

Diese Mitgliederversammlungen dienen zur Vorbereitung der regionalen Delegiertenversammlungen und der 7. ACE-Hauptversammlung.

Die Versammlungstermine sind auf den folgenden Seiten vermerkt.

Tagesordnung für die Mitgliederversammlungen

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Wahl einer Versammlungsleitung
3. Wahl einer Mandatsprüfungs- und Wahlkommission
4. Bericht über die Clubarbeit im DGB/ACE-Kreis
5. Aussprache
6. Wahl der Delegierten und Ersatzdelegierten für die regionale Delegiertenversammlung
7. Anträge an die Delegiertenversammlung
8. Verschiedenes

Der Wahlvorstand
Gosepath
Vorsitzender



auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa
7. ordentliche Hauptversammlung
ACE AUTO CLUB EUROPA e. V.
29. und 30. September 1979
Rheingoldhalle Mainz
Teilnehmer: • Beirat des ACE • 34 Delegierte • Vorstand des ACE
34 Delegierte
Delegiertenversammlungen in allen Regionen
4 Delegierte Süd 7. April München
6 Delegierte Mitte 21. April Buseck-Oppenrod
6 Delegierte Westfalen 28. April Schwerte
6 Delegierte Rheinland 12. Mai Duisburg-Hamborn
4 Delegierte Südwest 26. Mai Sindelfingen
7 Delegierte Nord 16. Juni Bad Bevensen
1 Delegierter Berlin
Die Mitgliederversammlung in Berlin hat die Rechte einer Delegiertenversammlung
Mitgliederversammlungen in allen DGB/ACE-Kreisen:
pro angefangene 3000 Mitglieder je 1 Delegierter
auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa

Mitglieder-versammlungen in den DGB/ACE-Kreisen

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH BERLIN

Berlin: 8. 2., 17 Uhr, Großer Saal des ÖTV-Hauses, Berlin 15, Joachimstaler Str. 20

REGION NORD

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH HAMBURG

Hamburg: 21. 3., 19 Uhr, Gewerkschaftshaus, Besenbinderhof 57
Lauenburg: 28. 3., 19 Uhr, Hotel „Stapenbeck", Alte Wache 8, Lauenburg

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH HAMBURG-HARBURG

Stade: 8. 1., 19 Uhr, Gewerkschaftshaus, Harburger Str. 17
Winsen/Luhe: 16. 1., 19.30 Uhr, Gasthaus „Stallbaum", Rathausstraße
Lüneburg: 1. 3., 19.30 Uhr, Alte Berufsschule, An der Münze
Cuxhaven: 22. 3., 19 Uhr, Gewerkschaftshaus, Lehmkuhle 2
Harburg: 29. 3., 19 Uhr, Schützenhof König, Feuerteichweg 1

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH BRAUNSCHWEIG

Braunschweig-Wolfenbüttel: 5. 1., 18.30 Uhr, Großer Saal des Gewerkschaftshauses, Wilhelmstraße 5
Salzgitter: 12. 1., 18.30 Uhr, Foyer des großen Saales im Gewerkschaftshaus, Chemnitzer Straße 33
Peine: 17. 1., 18.30 Uhr, Saal im Gewerkschaftshaus, Lindenstraße 4
Helmstedt: 26. 1., 18.30 Uhr, Saal im Gewerkschaftshaus, Südstraße 2
Goslar-Gandersheim: 2. 2., 18.30 Uhr, Kleiner Saal im Freizeit- u. Bildungszentrum Harlingerode

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH BREMEN

Wilhelmshaven: 8. 1., 20 Uhr, Gewerkschaftshaus, Wilh.-Krökel-Saal, Kieler Str. 63
Bremerhaven-Wesermünde: 9. 1., 20 Uhr, „Westfälischer Hof", Rheinstr. 16, Bremerhaven
Bremervörde: 15. 1., 20 Uhr, „Park-Hotel", Stader Str. 22
Leer: 16. 1., 20 Uhr, Clubheim am Germania-Sportplatz, Hohe Ellern 60
Delmenhorst-Wesermarsch: 22. 1., 20 Uhr, Gaststätte „Korte", Midgardstr. 4, Nordenham
Emden-Norden: 23. 1., 20 Uhr, Gaststätte „Lindenhof", Nordertorstr. 43, Emden
Emsland-Lingen: 29. 1., 20 Uhr, Gewerkschaftshaus, Sitzungssaal, Am Gasthausdamm 6, Lingen
Bremen: 30. 1., 20 Uhr, Gewerkschaftshaus, Friedr.-Ebert-Saal, Bahnhofsplatz 22–28
Aurich-Wittmund: 5. 2., 20 Uhr, Hotel „Goldener Anker", Georgstr. 43, Aurich

Wie finden Sie Ihren Versammlungsort

Als ACE-Mitglied sind Sie an der Wahl teilnahmeberechtigt, die in dem ACE/DGB-Kreis Ihres Wohnortes stattfindet. Diesen Kreis finden Sie bei Ihrer ACE-Region innerhalb des Geschäftsstellenbereichs, in dem Sie Ihren Wohnort haben. Die Bezeichnung des Kreises ist gleichzeitig Versammlungsort, sofern kein anderer Ort genannt ist.

Aschendf.-Hümmlg.-Papenburg: 12. 2., 20 Uhr, Gaststätte „Heino v. d. Pütten", Mittelkanal re. 12, Papenburg
Verden-Retzenburg: 13. 2., 20 Uhr, Gasthaus „Heserberg", Hamburger Str. 3, Verden-Halsmühlen
Oldenburg: 19. 2., 20 Uhr, Weser-Ems-Halle, Konferenz-Saal, Europaplatz

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH KIEL

Schleswig: 10. 1., 19.30 Uhr, Waldhotel am Schloß Gottorf
Neumünster/Segeberg: 17. 1., 19.30 Uhr, Gewerkschaftshaus Neumünster, Großer Saal, Carlstr. 7
Nordfriesland: 25. 1., 19.30 Uhr, Gaststätte „Osterkrug", Husum, Osterende
Dithmarschen: 31. 1., 19.30 Uhr, Hotel „Zur Markthalle", Am Markt 22 a in Heide
Kiel: 7. 2., 19.30 Uhr, Gewerkschaftshaus
Flensburg: 15. 2., 19.30 Uhr, Gewerkschaftshaus Südermarkt 11, Sitzungszimmer DGB
Pinneberg/Elmshorn: 21. 2., 19.30 Uhr, Gewerkschaftshaus Elmshorn, Sitzungszimmer, Schulstraße
Steinburg: 28. 2., 19.30 Uhr, Cafe „Schwarz", Breitenburger Str., Itzehoe
Ostholstein: 7. 3., 19.30 Uhr, Hotel „Germania", Neustadt, Brückenstraße
Rendsburg: 8. 3., 19.30 Uhr, Gewerkschaftshaus, Sitzungszimmer, Schiffbrückenplatz
Sylt: 16. 3., 19.30 Uhr, Bowling-Center Westerland, Industrieweg

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH LÜBECK

Lübeck: 13. 3., 19.30 Uhr, DGB-Haus, Holstentorplatz 1–5
Stormarn: 20. 2., 19.30 Uhr, Cafe „Vaterland", Hamburger Str. 15, Bad Oldesloe

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH WOLFSBURG

Wolfsburg: 13. 2., 19.30 Uhr, Gaststätte „Föhrenkrug", Pestalozzi-Allee
Uelzen: 6. 2., 19.30 Uhr, Bahnhofsgaststätte

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH HANNOVER

Bad Salzdetfurth: 15. 1., 19 Uhr, Gaststätte „Neuer Krug"
Hildesheim: 1. 2., 19 Uhr, Kolpinghaus, Pfaffenstieg 12
Northeim: 2. 2., 19 Uhr, Schützenplatz, 1910er Zelt
Einbeck: 5. 2., 20 Uhr, Gaststätte „An den Teichen"
Hannover: 6. 2., 19 Uhr, DGB-Haus, Saal 3, Otto-Brenner-Straße 1
Celle: 7. 2., 19.30 Uhr, DGB-Haus, Fuhrberger Str. 21
Munster: 8. 2., 20 Uhr, Hotel „Kaiserhof"
Alfeld: 9. 2., 19.30 Uhr, Gasthaus am Schleberg-Gildehof, Alfeld-Förste
Holzminden: 13. 2., 18.30 Uhr, Bahnhofgaststätte
Stadthagen: 15. 2., 18.30 Uhr, Gaststätte „Bruns", Stadthagen-Brandenburg
Nienburg: 16. 2., 19 Uhr, Hotel „Schweizer Lust", Liebenau
Uslar: 20. 2., 19 Uhr, Gaststätte „Unter den Linden" (Nähe Kirche)
Fallingbostel: 21. 2., 20 Uhr, Gaststätte „Löwenbräu", Scharnhorststraße
Osterode: 22. 2., 19 Uhr, Stadthalle, Foyer
Hameln: 23. 2., 19 Uhr, „Ochsener Warte"
Fallingbostel-Soltau: Termine noch nicht bekannt
Hildesheim: Termine noch nicht bekannt
Uslar: Termine noch nicht bekannt
Northeim: Termine noch nicht bekannt

REGION WESTFALEN

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH DORTMUND

Dortmund: 29. 1., 19 Uhr, Gaststätte „Zum Franziskaner", Düsseldorfer Str.
Hamm-Beckum: 30. 1., 19 Uhr, Gaststätte „Deutsche Eiche", Ritterstraße, Hamm
Münster-Warendorf: 6. 2., 19 Uhr, Gaststätte „Blücherstuben", Diepenbrockstraße, Münster

Unna-Lünen-Kamen: 8. 3., 19 Uhr, Feuerwache, Lünen
Soest-Lippstadt-Warstein: 13. 3., 19 Uhr, AWO-Geschäftsstelle, Lippstadt
Ahaus-Gronau: 19. 3., 19 Uhr, Gaststätte „Fanderich", Neustraße, Gronau
Steinfurt: 22. 3., 19 Uhr, Gaststätte „Beverburg", Alter Lingener Damm, Rheine
Tecklenburg: 27. 3., 19 Uhr, Gaststätte „Leugermann", Osnabrückerstraße, Ibbenbüren
Coesfeld-Dülmen: 29. 3., 19 Uhr, St. Barbarahaus, Dülmen

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH HAGEN

Arnsberg: 15. 2., 19 Uhr, Kolpinghaus, Kapellenstr. 8
Marsberg: 20. 2., 19 Uhr, Berghaus Albracht, Am Sonnenhang 6
Ennepe Ruhr Süd: 22. 2., 19 Uhr, DGB-Haus, Sitzungssaal, Großer Markt 9, Gevelsberg
Siegen: 6. 3., 19 Uhr, Turn- und Festsaal, Buschhüttener Str. 91, Kreutztal-Buschhütten
Brilon: 13. 3., 19 Uhr, Haus Rech, Hoppeckerstr. 1
Iserlohn: 8. 3., 19 Uhr, Hotel „Brauer", Keglerheim, Hans-Böckler-Str. 65
Hagen: 15. 3., 19 Uhr, DGB-Jugendheim, Körnerstr. 43
Lüdenscheid: 20. 3., 19 Uhr, Haus Hollweg, Lüdenscheid-Hellersen
Schalksmühle: 22. 3., 19 Uhr, Gaststätte „Westfälischer Hof"
Schwerte: 27. 3., 19 Uhr, Haus Schneider, Rosenweg 47
Olpe: 29. 3., 19 Uhr, Hotel „Rauch", Attendorn

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH BIELEFELD

Herford: 16. 1., 19 Uhr, Fuhrpark, Goebenstr. 40
Lippe: 23. 1., 19.30 Uhr, DGB-Haus, Gutenbergstr. 2, Detmold
Osnabrück: 1. 2., 19.30 Uhr, Gaststätte „Welling", Schützenstr.
Minden/Lübbecke: 15. 2., 19.30 Uhr, DGB-Haus, Lindenstr. 1, Minden
Paderborn: 6. 3., 19.30 Uhr, Haus der AWO, Geroldstr. 27
Bielefeld-Gütersloh: 14. 3., 19 Uhr, Gaststätte „Eisenhütte", Marktstr. 8, Bielefeld

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH BOCHUM

Herne: 15. 1., 19 Uhr, Gaststätte Kolpinghaus, Neustraße 20
Witten: 31. 1., 18 Uhr, Saal des IGM-Hauses, Hans-Böckler-Straße
Castrop-Rauxel: 6. 2., 19 Uhr, Gaststätte „Kleinalstede", Wartburgstraße
Bochum: 13. 2. 17 Uhr, Gaststätte „Ufer", Klarastraße

Wahlausschreiben zur 7. Hauptversammlung des ACE

1. Für die am 29. und 30. September 1979 in Mainz stattfindende 7. Hauptversammlung des ACE veröffentlicht der ACE-Vorstand gemäß Anhang I Ziffer 5 der Satzung hiermit das Wahlausschreiben.
Wahlvorstand ist gemäß § 5 Ziffer 3 der Satzung der ACE-Vorstand.
2. In den Mitgliederversammlungen werden gemäß Anhang I Ziffer 2 die Delegierten zu den regionalen Delegiertenversammlungen gewählt.
Wahlberechtigt und wählbar sind nur Mitglieder des ACE, die ihren Wohnsitz innerhalb des betreffenden DGB/ACE-Kreises haben.
Jede Mitgliederversammlung wählt einen Delegierten für die regionale Delegiertenversammlung. Zählt der DGB/ACE-Kreis mehr als 3000 Mitglieder, so wird für je weitere angefangene 3000 Mitglieder ein zusätzlicher Delegierter gewählt.
In der gleichen Zahl wie Delegierte zu wählen sind, werden Ersatzdelegierte gewählt, die der Reihenfolge nach zur Delegiertenversammlung eingeladen werden, wenn ordentliche Delegierte verhindert sind.
Vorschläge zur Wahl der Delegierten für die Delegiertenversammlung werden in der Mitgliederversammlung gemacht.
3. Die Wahl der Delegierten zur Hauptversammlung erfolgt in den Delegiertenversammlungen der ACE-Regionen.
Wahlvorschläge werden in der Delegiertenversammlung gemacht. Wahlberechtigt und wählbar sind nur Mitglieder der Delegiertenversammlung, die zuvor in den Mitgliederversammlungen gewählt wurden.
Es sind gemäß § 5 Ziffer 2 in Verbindung mit Anhang I Ziffer 4 der Satzung insgesamt 34 Delegierte zur Hauptversammlung zu wählen.

Entsprechend des letzten Mitgliederstandes entfallen auf

Berlin	1 Delegierter,
Region Nord	7 Delegierte,
Region Westfalen	6 Delegierte,
Region Rheinland	6 Delegierte,
Region Mitte	6 Delegierte,
Region Südwest	4 Delegierte,
Region Süd	4 Delegierte.

Jede regionale Delegiertenversammlung wählt in der gleichen Zahl Ersatzdelegierte wie Delegierte zu wählen sind. Diese werden der Reihenfolge nach innerhalb jeder Region zur Hauptversammlung eingeladen, wenn Delegierte an der Teilnahme verhindert sind.
4. Im übrigen wird für die Wahl der Delegierten zu den regionalen Delegiertenversammlungen und der Delegierten zur Hauptversammlung auf die Wahlordnung, Anhang I der Satzung verwiesen.

Der Wahlvorstand
Gosepath
Vorsitzender

Hattingen: 27. 3., 17.30 Uhr, Gaststätte „Zum Stadtwald", Waldstraße

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH GELSENKIRCHEN

Gelsenkirchen: 22. 1., 18 Uhr, DGB-Jugendheim, Gabelsberger Str. 13
Borken-Bocholt: 27. 1., 10 Uhr, Gaststätte „Zur Glocke", Alfr.-Flender-Str., Bocholt
Recklinghausen: 8. 2., 19 Uhr, Haus der IG Bergbau, Herner Str. 18
Oer-Erkenschwick: 4. 3., 10 Uhr, Gaststätte „Stadionklause", im Hallenbad

REGION RHEINLAND

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH DÜSSELDORF

Düsseldorf: 23. 1., 18.30 Uhr, Gewerkschaftshaus, Sitzungssaal, Friedrich-Ebert-Str. 34
Viersen: 25. 1., 18.30 Uhr, Park-Hotel, Hindenburgstr. 34, Viersen 12 (Süchteln)
Aachen: 30. 1., 18.30 Uhr, Gewerkschaftshaus, Versammlungsraum, Harscampstraße 20
Neuß: 6. 2., 18.30 Uhr, Gewerkschaftshaus, Sitzungssaal, Oberstraße

Mönchengladbach: 8. 2., 18.30 Uhr, Gewerkschaftshaus, Konferenzraum, Rheydter Straße 328

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH DUISBURG

Kleve: 19. 1., 19 Uhr, Sitzungssaal des Gewerkschaftshauses, Lindenallee 10
Krefeld: 9. 2., 19 Uhr, Sozialgebäude des Bundesbahnsozialwerkes, Breitenbachstraße, Krefeld-Oppum
Duisburg: 12. 2., 19 Uhr, Gewerkschaftshaus, Franz-Wieber-Saal, Stapeltor 17–19

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH ESSEN

Essen: 8. 1., 18 Uhr, DGB-Haus, Heinrich-Imig-Saal, Schützenbahn 11–13
Bottrop-Gladbeck: 15. 1., 18.30 Uhr, Gewerkschaftshaus, Gerichtsstr. 18, Bottrop
Mülheim/Ruhr: 17. 1., 17.30 Uhr, DGB-Haus, Großer Sitzungssaal, Friedrichstr. 24
Oberhausen: 23. 1., 17.30 Uhr, DGB-Haus, Sitzungssaal, Friedrich-Karl-Str. 24
Wesel: 25. 1., 17 Uhr, Sitzungssaal, Poppelbaumstr. 10

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH KÖLN

Bonn: 11. 1., 18 Uhr, Versammlungsraum ÖTV, Weberstr. 118
Leverkusen: 13. 1., 10 Uhr, Naturfreunde-Haus Neuenkamp, Leichlingen
Düren: 14. 1., 10 Uhr, Versammlungsraum DGB, Kämergasse 27
Euskirchen: 20. 1., 10 Uhr, Gaststätte „Schützenhof", Trenkelbachstr. 5, Gemünd
Erft-Kreis: 26. 1., 19 Uhr, Gaststätte „Waldschlößchen", Waldstraße, Brüggen
Siegburg: 29. 1., 17 Uhr, Gaststätte Quadt, Inh. Schmidt, Fröbelstr. 3, Troisdorf/Oberlar
Berg. Gladbach: 3. 2., 10 Uhr, Arbeiterwohlfahrt, Versammlungsraum, Am Birkenbusch 59
Köln: 8. 2., 18.30 Uhr, Großer Versammlungsraum, DGB, Hans-Böckler-Platz 1

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH WUPPERTAL

Solingen: 8. 1., 18 Uhr, DGB-Haus, Sitzungssaal
Remscheid: 9. 1., 18 Uhr, DGB-Haus, Sitzungssaal
Wuppertal: 10. 1., 18 Uhr, DGB-Haus, Sitzungssaal
Gummersbach: 16. 1., 18 Uhr, DGB-Haus, Sitzungssaal
Velbert: 17. 1., 18 Uhr, Gaststätte „Flora", DGB-Haus

REGION MITTE

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH DARMSTADT

Darmstadt: 16. 1., 18 Uhr, Gewerkschaftshaus, Großer Sitzungssaal, Rheinstraße 50

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH FRANKFURT

Wetzlar: 23. 1., 17 Uhr, Gaststätte „Hedderich", Kreisstraße 94, Lahn-Garbenheim
Limburg: 25. 1., 17.30 Uhr, DGB-Haus, Sitzungssaal, Weihersteinstr. 17
Gießen: 26. 1., 17 Uhr, DGB-Haus, Sitzungssaal, 1. Stock, Walltorstr. Lahn-Gießen
Vogelsberg: 30. 1., 19 Uhr, Gaststätte „Ludwigshof", Hauptstraße, Lauterbach-Reuters
Dillenburg: 1. 2., 17.30 Uhr, Saal „Hohe Schule", Herborn
Hanau: 16. 2., 16.30 Uhr, DGB-Haus, Jugendheim, Freiheitsplatz 6
Fulda: 22. 2., 17 Uhr, Kolpinghaus, Goethestr. 13
Wetterau: 12. 3., 19 Uhr, Sportheim, Hauptstr. 102, Bad Nauheim
Frankfurt: 22. 3., 17 Uhr, DGB-Haus, Saal 1b, Wilh.-Leuschner-Str. 69–77
Offenbach: 29. 3., 16.30 Uhr, DGB-Haus, Sitzungszimmer, Berliner Str. 79

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH KASSEL

Hersfeld-Rotenburg: 9. 1., 19 Uhr, Hotel „Sander", Am Bahnhof, Bad Hersfeld
Kassel: 11. 1., 17 Uhr, Gewerkschaftshaus, Sitzungssaal, Spohrstr. 6–8
Schwalm-Eder: 15. 1., 18.30 Uhr, Gaststätte „Deutsches Haus", Marktplatz 5, Homberg
Werra-Meißner: 19. 1., 18 Uhr, Gaststätte „Thomas", Brükkenstr. 7, Bad Sooden-Allendorf, OT Klein Vach
Waldeck-Frankenberg: 23. 1., 19 Uhr, Gaststätte „Zum Rathaus", Stechbahn 8, Korbach
Marburg-Biedenkopf: 29. 1., 19.30 Uhr, Stadthalle Restaurant, Biegenstraße, Marburg
Göttingen: 1. 2., 19 Uhr, Gewerkschaftshaus, Sitzungssaal, Obere Maschstr. 10

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH MAINZ

Rhein-Mosel-Ahr: 15. 1., 18 Uhr, Gewerkschaftshaus, Sitzungssaal, Breite Str. 86, Andernach
Koblenz: 16. 1., 19 Uhr, Gewerkschaftshaus, Sitzungssaal, Rizzastraße 35
Mainz: 22. 1., 17 Uhr, Gewerkschaftshaus, Kleiner Sitzungssaal, Kaiserstr. 26–30
Wiesbaden: 23. 1., 17.30 Uhr, Gewerkschaftshaus, Großer Sitzungssaal, Bismarckring 27
Neuwied: 30. 1., 18 Uhr, Gewerkschaftshaus, Sitzungssaal, Langendorfer Str. 66
Rhein-Lahn: 12. 3., 18 Uhr, „Straßburger Hof", Koblenzer Str. 2, Lahnstein
Westerwald: 16. 3., 19 Uhr, Parkhotel „Theisges", Brükkenstr. 1, Westerburg
Nahe-Hunsrück: 21. 3., 19 Uhr, Gaststätte „Mühlentor", Mühlenstr. 10, Bad Kreuznach
Altenkirchen: 23. 3., 19 Uhr, Hotel „Neutzer-Weger", Bahnhofstr. 23, Betzdorf

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH MANNHEIM

Mannheim: 9. 1., 18 Uhr, Gewerkschaftshaus, Hans-Böckler-Str. 1
Ludwigshafen: 16. 1., 19.30 Uhr, Gewerkschaftshaus, Filmsaal, Ludwigsplatz 4
Westpfalz: 17. 1., 18 Uhr, Gewerkschaftshaus, Landauer Str. 73, Zweibrücken
18. 1., 18 Uhr, Gewerkschaftshaus, Alleestr. 58, Pirmasens
Neustadt: 19. 1., 20 Uhr, Gewerkschaftshaus, Konrad-Adenauer-Str. 31a
Speyer-Germersheim: 24. 1., 19.30 Uhr, Gasthaus „Zum weißen Tor", Herdstr. 21, Speyer
Main-Tauber: 25. 1., 19.30 Uhr, Hotel „Brenner", Goethestr. 10, Tauberbischofsheim
Kaiserslautern-Kusel: 30. 1., 19 Uhr, „Neue Eintracht", Adolf-Kolping-Platz, Kaiserslautern
Odenwald: 31. 1., 19 Uhr, Bildungsstätte der ÖTV, Michael-Rott-Schule, Mosbach-Bergfeld
Frankenthal: 6. 2., 19 Uhr, Gewerkschaftshaus, Pilgerstr. 1
Rhein-Neckar: 7. 2., 19 Uhr, Alex-Möller-Waldheim, Heidelberg-Bierhelder Hof
Südpfalz: 8. 2., 19 Uhr, Gewerkschaftshaus, Jugendraum, Karl-Sauer-Str. 8, Landau
Worms-Alzey: 15. 2., 17.30 Uhr, Festhausgaststätte, Bahnhofstraße, Worms
Donnersberg: 8. 3., 19.30 Uhr, Bastenhaus

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH SAARBRÜCKEN

Saarbrücken: 6. 2., 19 Uhr, Gewerkschaftshaus, Sitzungssaal, Sophienstr. 5
Saarlouis: 7. 2., 18 Uhr, Camping-Gaststätte „Im Stadtgarten"
St. Wendel: 9. 2., 17.30 Uhr, „Café am Zwinger", Neumarktstraße
Neunkirchen: 13. 2., 17.30 Uhr, Gasthaus „Krämer-Schwender", Zweibrücker Str. 23
Trier: 15. 2., 17.30 Uhr, Löwenbrauerei Trier, Bergstr. 46

REGION SÜDWEST

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH STUTTGART

Göppingen: 23. 1., 19.30 Uhr, „Schützenhaus", Göppingen-Bartenbach
Schwäb.-Hall/Hohenlohe: 2. 3., 19.30 Uhr, Gewerkschaftshaus
Rems/Murr: 6. 3., 19.30 Uhr, Gewerkschaftshaus, Fronackerstraße, Waiblingen
Stuttgart: 8. 3., 19.30 Uhr, „Kellerschänke", Gewerkschaftshaus, Theodor-Heuss-Straße
Tübingen: 9. 3., 19.30 Uhr, Stadion-Gaststätte – SV 03-Heim, Rottenburger Straße
Böblingen: 10. 3., 14 Uhr, Gewerkschaftshaus, Mercedesstraße, Sindelfingen
Reutlingen: 13. 3., 19.30 Uhr, „Uhlandshöhe"
Ludwigsburg: 15. 3., 17 Uhr, IGM-Geschäftsstelle, Schulungsraum
Esslingen: 16. 3., 19.30 Uhr, Gaststätte „Waldhornbräu", Plochingen
Heilbronn: 20. 3., 19.30 Uhr, Gewerkschaftshaus, Gartenstraße,
Zollernalbkreis: 22. 3., 19.30 Uhr, Gaststätte „Lamm", Steinhofen-Bissingen

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH FREIBURG

Schwarzwald-Baar: 8. 3., 19.30 Uhr, Gasthaus „Zollhaus", VS-Villingen-Zollhaus
Tuttlingen: 6. 3., 19.30 Uhr, Gasthaus „Rappen", Schaffhauser Straße
Waldshut: 30. 1., 20 Uhr, Gasthaus „Engel", Luttinger Str. 34, Laufenburg-Luttingen
Lörrach: 25. 1., 20 Uhr, Gasthaus „Adler", Lörracher Str. 34, Lörrach-Brombach
Konstanz: 20. 3., 19.30 Uhr, „Ruppaner Bierhaus", Gartenstr. 13, Radolfzell
Freiburg/Brsg.: 16. 1., 19.30 Uhr, „Frohe Einkehr", Lehener Str. 19

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH KARLSRUHE

Offenburg: 25. 1., 18 Uhr, DGB-Haus Offenburg, Hauptstr. 26
Calw: 1. 2., 18 Uhr, Gasthaus „Rössle", Hermann-Hesse-Platz
Karlsruhe: 8. 2., 18 Uhr, DGB-Haus, Ettlinger Str. 3 A
Pforzheim: 15. 2., 18 Uhr, DGB-Haus, Emma-Jäger-Str. 7
Rottweil: 6. 3., 18 Uhr, Gaststätte „Hasen", Hauptstraße
Rastatt, Baden-Baden: 8. 3., 18 Uhr, Gaststätte „Panorama", Südring 12, Rastatt
Freudenstadt: 15. 3., 18 Uhr, Hotel „Bayerischer Hof", Hirschkopfstr. 25

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH ULM

Ravensburg: 19. 7., 19.30 Uhr, Gasthaus „Mohren"
Biberach: 23. 1., 19.30 Uhr, Kolpinghaus
Ulm: 24. 1., 19.30 Uhr, „Donauhallenrestaurant"
Heidenheim: 29. 1., 19.30 Uhr, im AWO-Heim (Schnaitheim)
Ostalb: 8. 3., 19.30 Uhr, Aalen, Im „Pelzwasen"
Friedrichshafen: 9. 3., 19.30 Uhr, Hotel „Sonne"
Sigmaringen: 23. 3., 19.30 Uhr, Hotel „Baier", Mengen

REGION SÜD

GESCHÄFTSSTELLEN-BEREICH MÜNCHEN

Erding: 11. 1., 19 Uhr, „Bahnhof-Gaststätte", Geheimrat-Irl-Str. 7
Freising: 12. 1., 19 Uhr, „Gasthaus zur Gred", Bahnhofstr. 8
Rosenheim: 16. 1., 19 Uhr, Gaststätte „Freie Turnerschaft", Klepperstr. 18 a
Fürstenfeldbruck: 18. 1., 19 Uhr, „Martha-Bräukeller", Augsburger Str. 41
Berchtesgaden-Reichenhall: 23. 1., 19 Uhr, „Bürgerbräu", Waaggasse 2, Bad Reichenhall
Deggendorf: 25. 1., 19 Uhr, Gasthof „Sesselsberger", Pflegg-Gasse 9
Zwiesel-Regen: 26. 1., 19 Uhr, Hotel „Post", Stadtplatz 6, Regen
Straubing: 30. 1., 19 Uhr, Gaststätte „Landshuter Hof", Landshuter Str. 36
Passau: 31. 1., 19 Uhr, Gaststätte, „Dreiflüsse-Stadion", Danziger Str. 42
Wolfratshausen: 1. 2., 19 Uhr, Wolfratshausen, Rathaus, Großer Sitzungssaal, Marienplatz 1
Landshut: 2. 2., 19 Uhr, DGB-Haus, Großer Saal, Hans-Böckler-Straße
Dachau: 6. 3., 19 Uhr, „Augustenfelder Hof", Schleißheimer Straße 99
Mühldorf: 6. 2., 19 Uhr, Altötting, „Weißbrauhaus Gramming"
Eichstätt: 7. 3., 19 Uhr, Bahnhofgaststätte „Frei"
Pfaffenhofen: 8. 2., 19 Uhr, Hotel „Bortenschläger", Hauptplatz 39
München: 9. 3., 18 Uhr, DGB-Haus, Großer Saal, Schwanthaler Str. 64



Mit der Super-Zündkerze von Bosch:
Vom Start weg rundzünden.
BOSCH
GERMANY
Problem:
Bei Stadt- und Kurzstreckenverkehr kommen Motor und herkömmliche Zündkerzen nicht auf volle Betriebstemperatur. Dadurch besteht die Gefahr, daß die Zündkerzen verrußen.
Folge:
Fehlzündungen und Motorstottern. Dadurch wird teures Benzin unverbrannt zum Auspuff hinausgejagt und außerdem der Ölschmierfilm in den Zylindern gefährlich verdünnt. Die Lebensdauer des Motors ist gefährdet.
Lösung:
Die von Bosch entwickelte thermo-elastic Super-Zündkerze. Ihr enorm wärmeleitfähiger Kupferkern sorgt dafür, daß sie bereits in wenigen Sekunden ihren optimalen Temperaturbereich erreicht.
Erfolg:
Runder, schonender Motorlauf.
BOSCH
SUPER
Eins ist sicher: BOSCH
KE 278 BMZ

Einberufung der regionalen Delegiertenversammlung

Gemäß § 5 Ziffer 3 in Verbindung mit Anhang I Ziffer 3 und 5 der Satzung beruft der Wahlvorstand hiermit die im 2. Vierteljahr 1979 durchzuführenden regionalen Delegiertenversammlungen ein.

Teilnahmeberechtigt an den Delegiertenversammlungen sind nur die in den Kreismitgliederversammlungen gewählten Delegierten – bei deren Verhinderung die Ersatzdelegierten –, Beauftragte des ACE und besonders geladene Personen.

Die regionalen Delegiertenversammlungen dienen zur Vorbereitung der 7. ACE-Hauptversammlung.

Die Delegiertenversammlungen können Anträge an die Hauptversammlung stellen. Beschlossene Anträge werden in zweifacher Ausfertigung schriftlich über den ACE-Vorstand der Hauptversammlung zugeleitet.

Tagesordnung für die Delegiertenversammlungen

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Wahlen
   a) Versammlungsleitung
   b) Antragskommission
   c) Mandatsprüfungskommission
   d) Wahlkommission
3. Bericht über die Clubarbeit der ACE-Region
4. Referat „Der ACE und seine Entwicklung"
   Kollege Gosepath, ACE-Vorsitzender
5. Aussprache
6. Anträge an die Hauptversammlung
7. Wahl der Delegierten und Ersatzdelegierten für die Hauptversammlung
8. Verschiedenes

Der Wahlvorstand
Gosepath
Vorsitzender

Termine der ACE-Delegiertenversammlungen

Region Süd: Samstag, 7. 4. 1979, 10.00 Uhr, in München, Schwanthalerstraße, Gewerkschaftshaus

Region Mitte: Samstag, 21. 4. 1979, 10.30 Uhr, in 6305 Buseck-Oppenrod, Hotel Lohberg

Region Westfalen: Samstag, 28. 4. 1979, 10.00 Uhr, in Schwerte, Gasthof „Freischütz"

Region Rheinland: Samstag, 12. 5. 1979, 10.30 Uhr. in Duisburg-Hamborn, Walter-Rathenau-Str. 1 A, Rhein-Ruhr-Halle

Region Südwest: Samstag, 26. 5. 1979, 14.00 Uhr, in Sindelfingen, Ernst-Rudolf-Waldheim, nahe BAB-Ausfahrt Stgt.-Vaihingen

Region Nord: Samstag, 16. 6. 1979, 10.00 Uhr, in Bad Bevensen, Kurhaus, Saal 2

7. Hauptversammlung des ACE

Der ACE-Vorstand beruft hiermit gemäß § 5 Ziffer 6 der Satzung die 7. Hauptversammlung des ACE auto club europa e. v. für den 29. und 30. September 1979 nach Mainz, Rheingoldhalle, ein.

Teilnahme- und stimmberechtigt an der Hauptversammlung sind gemäß § 5 Ziffer 2 der Satzung die nach der Wahlordnung in den Delegiertenversammlungen gewählten 34 Delegierten und die Mitglieder des ACE-Beirates. Die Mitglieder des Vorstandes nehmen an der Hauptversammlung mit beratender Stimme teil.

Antragsberechtigt zur Hauptversammlung sind die regionalen Delegiertenversammlungen, der Beirat und der Vorstand.

Anträge müssen gemäß § 5 Ziffer 8 der Satzung mindestens 6 Wochen vor Stattfinden der Hauptversammlung mit Begründungen schriftlich in zweifacher Fertigung beim Vorstand vorliegen. Antragsschluß ist der 10. 8. 1979.

Holzkirchen: 11. 3., 9.30 Uhr, Gaststätte „Bräuwirt", Miesbach, Marktplatz 3
Ingolstadt: 15. 3., 19 Uhr, DGB-Haus, Großer Saal, Paradeplatz 9
Weilheim: 23. 3., 19 Uhr, „Prälatenkeller", Waisenhausstraße 8
Traunstein: 29. 3., 19 Uhr, „Sailer-Keller", Herzog-Wilhelm-Str. 1

GESCHÄFTSSTELLENBEREICH WÜRZBURG

Kitzingen: 26. 1., 20 Uhr, Altenwohnheim der Arbeiterwohlfahrt, Klettenberg 90
Schweinfurt: 30. 1., 19 Uhr, Gaststätte „Solidarität", Galgenleite
Hof: 1. 2., 20 Uhr, Kath., Vereinshaus, Bachstraße
Kronach: 7. 2., 19 Uhr, Gaststätte „Resi Welscher", Neukenroth
Lichtenfels: 8. 2., 19.30 Uhr, Gaststätte „Karolinenhöhe", Trieb
Naila: 14. 2., 20 Uhr, Gaststätte Turnhalle, Hofer Straße
Kulmbach: 21. 2., 19.30 Uhr, Gaststätte „Ohnemüller", Hans-Meiser-Str. 13, Kulmbach-Weiher
Aschaffenburg: 22. 2., 19.30 Uhr, DGB-Haus, Kerschensteinerstraße 7
Würzburg: 2. 3., 19.30 Uhr, Altenwohnheim der Arbeiterwohlfahrt, Frankenstr. 195
Coburg: 7. 3., 20 Uhr, Gaststätte „Felsenkeller-Neuses", Coburg-Neuses, Falkenegg
Bamberg: 16. 3., 19.30 Uhr, DGB-Haus, Herzog-Max-Str. 44
Münchberg: 21. 3., 20 Uhr, FC-Heim, Schützenstraße

Selb: 22. 3., 19.30 Uhr, DGB-Haus, Bahnhofstr. 57

GESCHÄFTSSTELLENBEREICH NÜRNBERG

Gunzenhausen: 4. 1., 19 Uhr, Gasthof „Jungmaier", Schlungenhof Nr. 1
Regensburg: 10. 1., 19 Uhr, Gaststätte „Paradiesgarten", Richard-Wagner-Str. 2
Marktredwitz: 11. 1., 19 Uhr, „Kastnerbräusaal", Reiserbergstraße 13
Weiden: 12. 1., 19 Uhr, SV-Sportheim, Königsberger Str. 48
Lauf: 15. 1., 19 Uhr, „Bahnhofswirtschaft", rechts der Pegnitz
Roth/Schwabach: 18. 1., 19 Uhr, „Limbacher Bräustübl", Limbacher Straße 104, Schwabach
Amberg: 25. 1., 19 Uhr, Gaststätte „Gall", Bayreuther Straße
Sulzbach-Rosenberg: 26. 1., 19 Uhr, „Josefshaus"
Forchheim: 31. 1., 19 Uhr, Gasthaus „Zum Roten Ochsen", Kirchenstraße 74, Fo.-Burk
Treuchtlingen: 1. 2., 19 Uhr, Gasthaus „Krone", Bahnhofstraße
Schwandorf: 2. 2. 19 Uhr, Gaststätte „Schützenheim", Wekkersdorferstr. 75 a
Bayreuth: 8. 2. 19 Uhr, Gasthaus „Hirsch", St. Georgen 26
Kelkheim: 9. 2., 19 Uhr, Brauerei Aukofer, Alleestraße 27
Weißenburg: 14. 2., 19 Uhr, Hotel „Goldener Adler", Marktplatz
Neumarkt/Opf.: 15. 2., 19 Uhr, Jugendheim des DGB, Mariahilfstraße
Waldsassen: 16. 2., 19 Uhr, Gaststätte „Ziegler"

Fürth: 6. 3., 19 Uhr, Gasthaus „Zum Fässla", Gustavstraße
Cham: 9. 3., 19 Uhr, Hotel „Neue Post", Steinmarkt 2
Nürnberg: 16. 3., 19 Uhr, Gaststätte „Siedlerheim", Leitenfeldstr. 34
Erlangen: 21. 3., 19 Uhr, Naturfreundehaus, Erlangen-Wöhrmühle
Ansbach: 27. 3., 19 Uhr, Gaststätte „TSV Fichte", Türkenstraße 37

GESCHÄFTSSTELLENBEREICH AUGSBURG

Kaufbeuren/Füssen/Marktoberdorf: 15. 1., 19.30 Uhr „Alte Post", Bießenhofen
Augsburg: 16. 1., 19.30 Uhr, Gaststätte „Gewerkschaftshaus", Schaezlerstr. 13½
Nördlingen: 23. 1., 19.30 Uhr, „Jugendheim", Nürnberger Straße
Kempten: 25. 1., 19.30 Uhr, Gewerkschaftshaus, Saal, Bahnhofstr. 69
Landsberg/Lech: 6. 2., 19.30 Uhr, Gaststätte „Siebentisch"
Lindau/Lindenberg: 1. 3., 19.30 Uhr, „Bräustüble", Reutin
Memmingen: 9. 3., 19.30 Uhr, „Amendinger-Stuben", Obere Str. 24
Günzburg: 12. 3., 19.30 Uhr, „Naturfreundehaus", Günzburg
Neu-Ulm: 15. 3., 19.30 Uhr, Gaststätte „Preziosa", Eckstr. 37
Donauwörth: 19. 3., 19.30 Uhr, Gaststätte „Rose", Reichsstraße
Lauingen: 20. 3., 19.30 Uhr, Gaststätte „Blumenstock", Dillinger Straße

Vorläufige Tagesordnung für die 7. ACE-Hauptversammlung

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Konstituierung der Hauptversammlung
   a) Wahl der Versammlungsleitung (§ 5 Ziffer 4 der Satzung)
   b) Annahme der Geschäftsordnung für die Hauptversammlung (§ 5 Ziffer 11 der Satzung)
   c) Wahl des Protokollführers (§ 5 Ziffer 12 der Satzung)
   d) Wahl der Mandatsprüfungs- und Wahlkommission
   e) Wahl einer Antragskommission
3. Berichte
   a) des Vorstandes
   b) des Beirates
   c) der Revisoren
4. Aussprache zu den Berichten
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahl des Vorstandes
7. Wahl der Revisoren
8. Anträge und Entschließungen
9. Schlußwort und Abschluß

Der Vorstand
Gosepath
Vorsitzender

Einmaliges Weihnachtsangebot

Artikel-Nummer 651
Scan-Doppelbild-Leuchtglobus, physikalisch-politisches Bild, mit Vegetationszonen und Meeresbodenrelief, Ø 30 cm, fester Standfuß, Halbmeridian, ca. 200 cm Anschlußkabel mit Schalter DM 59,—

Artikel-Nummer 652
Das große Reisebuch Deutschland – Österreich – Schweiz
DM 21,—

Artikel-Nummer 653
ACE-Bernhardiner
Bayer Textilfaser Dralon Flor 100% Polyacryl, kalt bis lauwarm waschbar, ca. 35 cm groß
DM 22,50







auto club ACE europa Bestellschein

ACE-Mitgliedsnummer eintragen

Ich bestelle aus dem ACE-Weihnachts-Sonderangebot 1978 (befristet bis 23. 12. 1978):

☐ **Leuchtglobus**
Artikel-Nummer 651 DM 59,—

☐ **Reisebuch**
Artikel-Nummer 652 DM 21,—

☐ **Traumstraßen Italiens**
Großformatiger Bildband DM 35,—

☐ **Bernhardiner**
Artikel-Nummer 653 DM 22,50
☐ sitzend
☐ stehend
☐ liegend

☐ **Atlas,** 252 Seiten
DM 29,90

☐ **Drei Bücher:**
(Ali: Der Größte
Speicher: Umstrittene Heilmethoden
Cassil: Dr. Cobbs Spiel)
zusammen nur DM 29,–

Vor-/Zuname

Straße

PLZ/Ort

Einzugsermächtigung für Lastschrifteneinzug des Rechnungsbetrages:

Name des Bankinstituts

PLZ/Ort

Kontonummer Bankleitzahl

Feuerlöscher

☐ 101 Feuerlöscher Permanent, 2 kg, DIN 14406, 2 Jahre Garantie mit Prüfventil und Halter 35,—

☐ 102 Feuerlöscher Gloria, 2 kg mit Prüfventil und Halter 34,—

Warnblinkleuchten

☐ 111 Warnblinkleuchte Daimon mit Koffer 418, Blinklicht und Arbeitsleuchte 31,50

☐ 112 Warnblinkleuchte Gabel, sehr helles Licht, Blinklicht und Dauerlicht 22,—

☐ 113 Batterien Daimon 253, passend für alle Blinkleuchten (Satz 5 Stück) 7,—

☐ 114 Batterien Daimon 257 für Arbeitsleuchte (Satz 2 Stück) 1,10

Sicherheitsgurte

☐ 122 Römer-Wingard Automatic-Dreipunkt-Sicherheitsgurte, 1 Paar 95,—
Fahrzeugtyp: ______

☐ 123 Römer-Wingard Kindergurt VARIO II mit 3-Punkt-Combi-Gurt, Kinder 4 – 12 Jahre, Combigurt für Erwachsene verwendbar 47,50

☐ 124 Römer-Wingard Kindersitz „Peggy", Kinder 1 – 4 Jahre, Zubehör auf Anfrage 83,—

☐ 125 Römer-Wingard Automatic-Dreipunkt-Rücksitzgurt R 70 49,—

Sonstiges

☐ 130 Warndreieck WEGU mit amtl. Prüfnummer K 13702 11,—

☐ 131 Warndreieck GEBRA mit amtl. Prüfnummer K 23601 10,—

☐ 132 DEWECO Verbandkasten DIN 13164 23,—

☐ 133 DEWECO Verbandkissen DIN 13164, schwarz, braun, rot, blau 25,—

☐ 134 Abschleppstange „Nr. Sicher" bis 2500 kg, für Fahrzeuge mit Abschleppöse und Anhängevorrichtung, TÜV, Adapter für Stoßstange auf Anfrage 59,—

☐ 135 Poly-Abschleppseil bis 2000 kg 3,50

☐ 136 Abschleppseil nach DIN II 76033 bis 2500 kg 10,50

☐ 137 APA „Schleppmatic" Automatic-Abschleppband 13,50

☐ 138 APA Magnethalter hält Gepäckstücke im Kofferraum 9,50

☐ 139 APA Ersatzwindschutzscheibe für jeden Wagentyp passend 10,—

☐ 140 Kamei Sicherheitskopfstütze, SK 2000, schwarz oder beige 33,—

☐ 141 Kamei Lenkradhülle schwarz oder beige 5,—

☐ 142 Universalwerkzeugset, 15tlg., Edelstahl 25,—

☐ 161 Reifendruckprüfer (MotoMeter) 8,—

L 6/78

Bestellschein

L 6/78

An
ACE-Wirtschaftsdienst GmbH
Schmidener Straße 233
Postfach 500106
7000 Stuttgart 50

auto club ACE europa

☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐
ACE-Mitgliedsnummer eintragen

Einzugsermächtigung für Lastschrifteinzug des Rechnungsbetrages:

Name	Geschäftsstelle/ggf. Zweigstelle
Vorname	Postleitzahl/Ort
Straße/Nr.	Konto-Nr. Bankleitzahl
Postleitzahl/Wohnort	Ort und Datum
Unterschrift für Bestellung	Unterschrift für Lastschrift-Einzug

☐ 144 Hagus-Panorama- und Breitsicht-Innenspiegel 9,—

☐ 145 Hagus Außenspiegel „Luchsauge" zum nachträglichen Anbau links oder rechts 27,50

☐ 146 „Sirius" Isolations- und Rettungs-Decke 6,—

☐ 147 Pannen- und Werkzeugkoffer, orange reflektierend, ohne Inhalt, 52×24×16 cm 18,—

☐ 148 Gabel Autostaubsauger 12 V 140 Watt, Saugleistung 360 mm WS 43,—

☐ 149 Reifenpilot pumpt platte Reifen ohne Radwechsel auf 13,50

☐ 151 Metallplakette ACE zum Anschrauben oder Ankleben 3,50

☐ 152 D-Schild –,75

☐ 153 ACE-Ehrenplakette zum Anschrauben oder Ankleben 4,50

☐ 160 Eiskratzer Winterprofi (m. Griff) 1,40

☐ 190 T-Shirt mit Bernhardiner Größen 140–176 und 36–56 10,—

☐ 199 1 Paar reflektierende Scotchlite-Sicherheits-Kennzeichen (DIN 74069) 23,50

Bitte ankreuzen: Größen (Breite)

vorne:	☐ 52 cm	☐ 46 cm
hinten, einzeilig:	☐ 52 cm	☐ 46 cm
hinten, zweizeilig:	☐ 34 cm	☐ 28 cm
für Krafträder:	☐ 28 cm	☐ 24 cm

Fahrzeugtyp: ______
Poliz. Kennzeichen: ______

ACE-Kartenwerk

☐ 602 DDR, 1:500 000 Transitstraße, kleiner Grenzverkehr, Kreisgrenzen 5,50

☐ 603 ACE-Tourenkarte, 1:200 000, Stuttgart, Schwarzwald, Bodensee 5,50

☐ 611 Schweiz-Tirol, 1:400 000 Süddeutschland bis Mailand–Venedig 6,30

☐ 612 Benelux, 1:500 000 mit Nord-Frankreich bis Paris 6,30

☐ 613 ACE-Tourenkarte, 1:200 000, Oberbayern, Tirol, Dolomiten 6,30

☐ 614 Europa-Übersichtskarte, 1:3,5 Mill. 6,30

☐ 621 Dänemark, 1:300 000 Sehenswürdigkeiten, Badeküsten, Campingplätze 7,—

☐ 622 Deutschland, 1:800 000 Dänische Grenze–Bozen, Lüttich–Stettin 7,—

☐ 623 Österreich, 1:450 000 Ulm–Regensburg, Trient–Laibach 7,—

☐ 624 Griechenland, 1:800 000 mit Ägäis und türkischer Westküste, Nebenkarte Kreta 7,—

☐ 625 Spanien-Portugal, 1:800 000 mit Balearen und Tanger 7,—

☐ 626 Alpen, 1:800 000 Stuttgart-Ancona, Wien-Marseille und Rhônetal 7,—

☐ 627 Italien, 1:800 000 Stuttgart-Sizilien mit Korsika und Sardinien 7,—

☐ 628 Frankreich, 1:800 000 bis Köln-Brüssel, mit westlicher Schweiz 7,—

☐ 629 Jugoslawien, 1:800 000 Kärnten–Saloniki, Tankstellen und Werkstätten 7,—

☐ 630 Skandinavien-Süd, 1:800 000 von Schleswig bis Trondheim 7,—

☐ 631 Großbritannien mit Irland, 1:800 000 7,—

☐ 641 Kümmerli und Frey, Straßenatlas, Format A 4 4,80

☐ 642 Shell Reiseatlas mit ACE-Schutzeinband 14,80

☐ 643 Europa Camping- und Caravaning-Führer 78/79 11,—

☐ 644 Großer Autoatlas 78/79 International (mit ACE-Schutzeinband) 29,80

☐ 645 Der große Shell-Atlas 78/79 mit Großraumkarten deutscher Innenstädte (mit ACE-Schutzeinband) 33,—

☐ 646 Das große Shell-Reisebuch Deutschland (mit ACE-Schutzeinband) 33,—

☐ 647 Mairs Freizeit- und Ferien-Atlas (mit ACE-Schutzeinband) z.Z. vergriffen, lieferbar ab Jan. 26,80

☐ 661 Bußgeldkatalog 4,—

☐ 662 Formularheft 2,—

☐ 663 Auto-Info-International 3,70

STERN-Sprachführer:

☐ 670 Spanisch	☐ Dänisch	je 2,80
☐ Italienisch	☐ Norwegisch	
☐ Französisch	☐ Schwedisch	
☐ Englisch	☐ Tschechisch	
☐ Portugiesisch	☐ Rumänisch	

Alle Preise enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer. Sicherheitsgurte, Kindersitze, Kennzeichen und die Auto-Atlanten versenden wir porto- und verpackungsfrei, bei den anderen Artikeln wird Porto und Verpackung berechnet.
Zu üblichen Preisen besorgen wir auch alle anderen derzeit gehandelten Karten, Atlanten, Sprach- und Reiseführer.

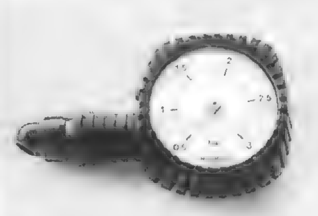



148 Gabel Autostaubsauger 43 DM



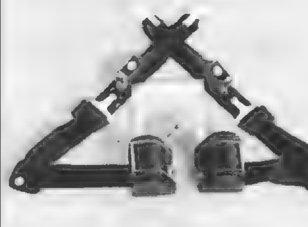
139 APA-Ersatzwindschutzscheibe 10 DM


134 Abschleppstange Nummer sicher 59 DM

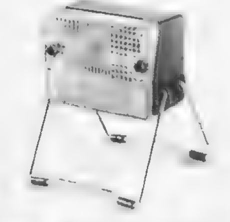

161 Reifendruckprüfer MotoMeter 8 DM

123 Kindergurt Vario II mit Dreipunkt-Kombi-Rücksitzgurt 47,50 DM


124 Peggy-Kindersitz 83 DM

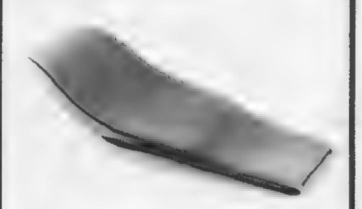

122 Automatik-Dreipunkt-Gurte Paar 95 DM


130 Warndreieck Wegu 11 DM
131 Warndreieck Gebra (rechts) 10 DM


112 Warnblinkleuchte Gabel 22 DM

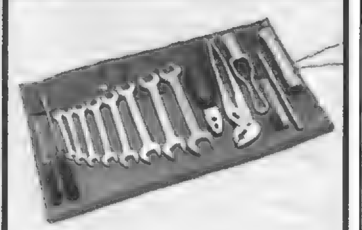

111 Warnblinkleuchte Daimon mit Koffer 31,50 DM


132 Verbandkasten 23 DM
133 Verbandkissen 25 DM

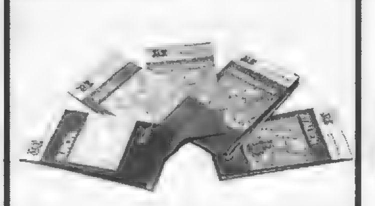

140 Kamei-Sicherheits-kopfstütze SK 2000 33 DM


135 Poly-Abschleppseil 3,50 DM
136 DIN II-Abschleppseil 10,50 DM
137 APA-Schleppmatik 13,50 DM


144 Hagus Außenspiegel „Luchsauge" 27,50 DM

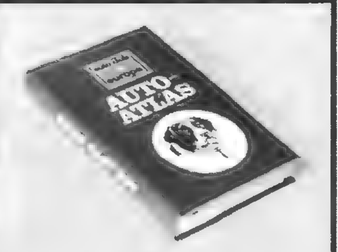

142 Universalwerkzeug-Set 25 DM


190 T-Shirt mit Bernhardiner 10 DM


ACE-Kartenwerk siehe Bestellschein



670 STERN-Sprachführer 2,80 DM



644 und 645 Autoatlanten siehe Bestellschein

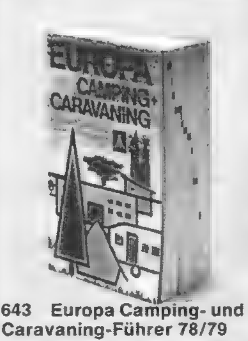

101 Feuerlöscher Permanent 2 kg 35 DM



102 Feuerlöscher Gloria 2 kg 34 DM


125 Automatik-Dreipunkt-Rücksitzgurt Stück 49 DM


160 Eiskratzer Winterprofi mit Griff 1,40 DM



643 Europa Camping- und Caravaning-Führer 78/79 11 DM

Adria – Urlaubsservice von ACE und ARBÖ

Ein Informationsbus des ACE und ein Pannenwagen des befreundeten österreichischen Partnerclubs ARBÖ haben im Juli und August als Urlaubsservice 72 Campingplätze und Urlaubertreffpunkte am Adriatischen Meer aufgesucht und in Not geratenen deutschen sowie ausländischen Urlaubern kostenlos geholfen. Der 47 Tage lange strapaziöse Einsatz führte den ACE-Kollegen Fred Mehling, der am 27. Juni Stuttgart den Rücken kehrte und am 30. Juni von Graz aus startete, und seinen ARBÖ-Kollegen Gerhard Lippitsch 5500 km durch Italien und Jugoslawien. Die jeweiligen Standorte des ACE-ARBÖ-Gespanns und aktuelle Urlaubstips wurden mehrmals täglich von dem Touristensender Radio Adria durchgesagt und konnten so von zahlreichen deutschsprachigen Urlaubern gehört werden. Auf den Campingplätzen informierten Plakate oder Lautsprecherdurchsagen über den Einsatz.

Der ACE-Bus, mit zahlreichem Informations- und Werbematerial ausgerüstet, und das ARBÖ-Pannenfahrzeug wurden oft von rat- und hilfesuchenden Urlaubern sehnsüchtig erwartet: So standen mehr als einmal Schlangen reparaturbedürftiger Autos bereit, als die Kollegen eintrafen. Neben stark gefragten touristischen Beratungen über Zollbestimmungen, Reiserouten und Wetterlage, leisteten die beiden „Urlaubs-Engel" auf Campingplätzen und Straßen insgesamt 240 technische Einsätze und Pannenhilfen.

Der Informationsbus war nicht nur ständig von interessierten Erwachsenen umringt, die sich bei dieser Gelegenheit über die Leistungen der beiden Automobilclubs informierten, sondern auch von Kindern, die ein ACE-T-Shirt oder eine ARBÖ-Kappe kaufen wollten oder um Luftballons, Fähnchen und Aufkleber feilschten. Voller Vertrauen brachten sie ihr Fahrrad oder das ferngesteuerte Modellauto zum Reparieren mit: „Da ist mir ein Großer draufgefahren."

Nur einmal mußten Fred Mehling vom ACE-Informationsbus und Gerhard Lippitsch vom ARBÖ-Pannenfahrzeug eine Horde Kinder enttäuschen: Als das Gerücht umherging, in dem großen Bus mit dem Bernhardinerkopf seien Bernhardinerhunde, auf denen Kinder kostenlos reiten könnten.

Für viele war der Adria-Urlaubsservice Retter in letzter Not. So für eine junge Engländerin, die spät abends die Orientierung verloren hatte und auf dem großen Campingplatz ihr Zelt (Beschreibung: „rosarot, daneben ein VW-Bus") nicht mehr finden konnte. Seit zwei Stunden suchte sie verzweifelt danach, und als es gemeinsam mit Gerhard Lippitsch gelungen war, das Quartier aufzustöbern, hatte dieser einige Mühe, dem Freund der jungen Dame zu erklären, daß die abendliche Begleitung nicht aus Liebe, sondern als reine Hilfeleistung erfolgt war. Am nächsten Tag spendierte er einen Drink.

Die Bernhardiner-Plaketten an Informationsbus und Pannenfahrzeug waren schuld daran, daß sich die Kollegen als Tiervermittler betätigen mußten: Ein Wiener Ehepaar brachte eine junge Schäferhündin mit der Bemerkung: „Ihr seid doch tierlieb." Der Hund war den Österreichern zugelaufen und der Besitzer trotz Lautsprecherdurchsagen in drei Sprachen nicht zu finden. Die zutrauliche Schäferhündin konnte an eine italienische Familie vermittelt werden, deren Kinder sich riesig freuten. sin



Auf der Fähre vom jugoslawischen Festland zur Insel Cres wissen Fred Mehling vom ACE und Gerhard Lippitsch (ARBÖ) noch nicht, wie groß der Andrang von hilfesuchenden Autofahrern dort sein wird.



Für Kinder und Erwachsene eine gleichermaßen willkommene Abwechslung mit touristischer Beratung, Fähnchen und Luftballons: der ACE-Informationsbus war immer stürmisch belagert.

Wir sind jung und leben mit dem Risiko





Jung zu sein und Freude am Risiko schließen aber vernünftiges





Denken und Handeln nicht aus . . .

und einer starken Versicherung als Partner.

Keine Sorge –
Volksfürsorge

Klaus Hansen von der Volksfürsorge informiert:



Gerade in jungen Jahren sind Sie durch die gesetzliche Rentenversicherung völlig unzureichend abgesichert.
Urteilen Sie selbst:

- Während der ersten 5 Arbeitsjahre keine Rente bei Berufsunfähigkeit.
- Erst nach 15 Berufsjahren Anspruch auf Altersruhegeld.
- Nach Erfüllung der Wartezeiten anfangs äußerst niedrige Leistungen.

Der Jugend-Vollschutz bei der Volksfürsorge bietet Ihnen die Sicherheit, die Sie heute und für Ihre Zukunft brauchen.

Hier ein Beispiel:
Unsere Leistungen:

Sparkapital/Versicherungssumme plus hoher Gewinnanteile fällig beim Tode, spätestens zum 60. Lebensjahr – nach Tarif 2 (Beitragsfreiheit bei mehr als 50% Berufsunfähigkeit)	25 000,– DM
Versorgungskapital bei Unfalltod	50 000,– DM
Leistung bei 100% Unfallinvalidität	30 000,– DM
Monatliche Berufsunfähigkeitsrente (Bei mehr als 50% Berufsunfähigkeit)	500,– DM
Unfall-Krankenhaustagegeld	20,– DM

Monatsbeitrag hierfür:	er	sie
Eintrittsalter 15 Jahre	64,10	73,––
Eintrittsalter 20 Jahre	70,30	79,30
Eintrittsalter 25 Jahre	79,40	89,10

Sprechen Sie mit einem unserer 35.000 Mitarbeiter. Er berät Sie gern.

Dieter Fabig zum weiteren Geschäftsführer bestellt



Auf Vorschlag des ACE-Vorstandes und der Geschäftsführung und auf Empfehlung des Beirats wurde der Kollege Dieter Fabig zum Geschäftsführer der ACE-Wirtschaftsdienst GmbH, der ACE-Pannen- und Abschleppdienst GmbH, der ACE-Verlag GmbH und der ACE-Reisedienst GmbH bestellt. Fabig bleibt weiterhin Leiter der Finanzabteilung des ACE.

Grund für die Berufung eines weiteren, des dritten Geschäftsführers, waren die nicht unerheblichen Mehrarbeiten, die aus der Einrichtung des eigenen Pannendienstes und nach der Gründung des ACE-Verlages entsprangen. Der neue Geschäftsführer soll die beiden Kollegen Lutz Gosepath und Ernst Baumann entlasten.

Deshalb wurde dem Beirat auch eine Änderung der Geschäftsverteilung vorgeschlagen. Schwerpunkte der Arbeit von Dieter Fabig sind das Rechnungswesen, der Verwaltungskostenausgleich in der Verwaltungsgemeinschaft der Gesellschaften, die Haushaltskontrolle, der Einkauf und die Preiskalkulation sowie die Vertretung der Kollegen Baumann und Gosepath bei deren Verhinderung.

Fabig ist 1941 in Breslau geboren. Er lebt mit seiner Familie in Stuttgart. Nach seiner Ausbildung zum Industriekaufmann und dem Studium der Betriebswirtschaft schloß er 1966 als graduierter Betriebswirt in Köln ab. Bis 1971 arbeitete er bei der Neuen Heimat in der Wohnungswirtschaft. Am 1. September 1971 trat er als Leiter der Finanzabteilung beim ACE ein. Ende 1971 erhielt er Prokura für die Wirtschaftsdienst GmbH des ACE (WACE). Fabig wurde auch jeweils Prokurist der dann gegründeten anderen drei Tochtergesellschaften des ACE.

Noch mehr Rechtsschutz für ACE-Mitglieder

ACE-Mitglieder, die in den Beitragsgruppen 3 und 4 (Jahresprämien 98 bzw. 108 Mark) über die Volksfürsorge den Verkehrs-Rechtsschutz genießen, haben es ab 1. Januar 1979 noch besser: Ab diesem Stichtag tritt die Verkehrs-Rechtsschutzversicherung auch für Streitigkeiten ein, die aus Versicherungsverträgen um das Kraftfahrzeug entstehen.

Der Paragraph 4 der Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung, ARB, schloß bisher ausdrücklich aus, daß eine Rechtsschutzversicherung auch für Streitigkeiten, die aus Versicherungsverträgen aller Art entstanden sind, in Anspruch genommen werden konnte. Diese Leistungsverbesserung gilt natürlich auch für diejenigen ACE-Mitglieder, die bei der Volksfürsorge Sachversicherung eine Kfz-Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben.

Das Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen hat jetzt der Volksfürsorge folgende Klausel genehmigt: „Der Versicherungsschutz erstreckt sich abweichend von § 4 (1) h ARB auch auf die Wahrnehmung rechtlicher Interessen aus Versicherungsverträgen mit Dritten."

Unter diesen verbesserten Versicherungsschutz fallen alle Kfz-Versicherungen für die auf das Mitglied zugelassenen Krafträder, Personenkraft- und Kombiwagen, sowie Anhänger einschließlich Wohnwagen.

ACE- und Volksfürsorge Rechtsschutzversicherung haben daraufhin vereinbart, daß der Verkehrsrechtsschutz für Mitglieder der Beitragsgruppen 3 und 4 ab 1. 1. 1979 um den Rechtsschutz in Versicherungsvertrags-Streitigkeiten erweitert wird. Mit dieser Erweiterung des Rechtsschutzes bietet der ACE über die Volksfürsorge Rechtsschutzversicherung den in der Bundesrepublik Deutschland größtmöglichen Verkehrs-Rechtsschutz. Die Prämie von 58 Mark, in den Jahresbeiträgen der Mitgliedsgruppen 3 und 4 bereits enthalten, wird nicht erhöht.

Außerdem vereinbarten ACE und Volksfürsorge Rechtsschutzversicherung, die Versicherungsverträge bis Ende 1982 zu verlängern. Damit ist eine wesentliche Voraussetzung dafür geschaffen, daß die ACE-Beiträge in den nächsten Jahren nicht erhöht werden.

Ernst Baumann

Auch „test" stellt fest: BSV-Kredite sind günstig

In Heft 2/1978 untersuchte ACE Lenkrad die Kosten für Kleinkredite. Damals kamen wir zu dem Ergebnis, daß die Kredite bei der BSV, Bank für Sparanlagen und Vermögensbildung, eine Tochtergesellschaft der BfG, Bank für Gemeinwirtschaft, die günstigsten waren.

Zu ähnlicher Bewertung kam jetzt auch die Stiftung Warentest, wie der Ausriß aus einem entsprechenden Artikel aus der Zeitschrift „test" vom Oktober 1978 zeigt.

Der für die Finanzen des ACE zuständige stellvertretende Vorsitzende Ernst Baumann sieht in den günstigen Konditionen der BSV einen erneuten Leistungsbeweis für die Gemeinwirtschaft. Baumann: „Ich kann nur jedem, der einen Kredit braucht, empfehlen, sich vorher genau zu informieren und die Angebote der BSV einzuholen."

> und Sparkassen zeigt, daß man natürlich auch sehr viel billiger zu einem Kredit kommen kann. Die Konditionen einer großen Geschäftsbank für einen 10000-Mark-Kredit, Laufzeit vier Jahre, sehen zum Beispiel so aus: 11736 Mark müssen insgesamt zurückgezahlt werden, das sind also Kreditkosten in Höhe von 1736 Mark, der effektive Zinssatz beträgt 8,5 Prozent pro Jahr. Andere Geldinstitute aus dem Sparkassenbereich machen es sogar noch etwas »billiger«: 1516 Mark Kreditkosten, jährlicher Effektivzins 7,58 Prozent.
>
> Auch im Bereich der Geldversender gibt es ein Institut, das hinsichtlich Seriosität und Zinskonditionen durchaus mit Geschäftsbanken und Sparkassen mithalten kann: Die BSV (Bank für Sparanlagen und Vermögensbildung) – eine hundertprozentige Tochter der Bank für Gemeinwirtschaft (BfG) – ist diese Ausnahme. So beträgt der effektive Jahreszinssatz für einen Briefkredit der BVS bei einer vergleichbaren Laufzeit von 45 Monaten 7,79 Prozent. Ein Angebot, mit dem die Frankfurter BfG-Tochter – bei einer Kreditspanne zwischen 1000 und 20000 Mark – sich nicht nur als Hecht im Karpfenteich betätigt, sondern auch in eine Domäne einbricht, die leider bislang nur Geldvermittlern und Kredithaien überlassen war. BSV-Pressechef Armin Gaertner liefert dazu eine Begründung, die sich die meisten anderen Geldversender hinter die Ohren schreiben sollten: »Unsere Leistungen sind günstiger, weil unser spezielles Vertriebssystem, der Versandweg, Geld spart – und das kommt natürlich den Zinsen zugute.«
>
> **30 Prozent Zinsen sind an der Tagesordnung**

Erich Köppen – 25 Jahre in der Gewerkschaftsbewegung

Nachdem Erich Köppen, Leiter der ACE-Region Nord, schon im Juni dieses Jahres wußte, daß „am 15. September in Hamburg mit schönem Wetter zu rechnen ist", hat die ACE-Geschäftsführung zu diesem Termin Persönlichkeiten aus den Bereichen der Gewerkschaften und Gemeinwirtschaft zu einer Feierstunde auf das Alsterschiff „Fleetenkieker" eingeladen. Anlaß dazu war natürlich nicht das – dann tatsächlich schöne – Hamburger Herbstwetter, sondern ein Jubiläum: Erich Köppen konnte auf eine 25jährige (und wie ihm aus diesem Anlaß mehrfach bescheinigt wurde) erfolgreiche hauptamtliche Tätigkeit in der Gewerkschaftsbewegung zurückblicken.

Am 15. September 1953 übernahm Köppen, 28 Jahre jung, bei der Gewerkschaft ÖTV die Arbeit als Jugend- und Bildungssekretär und fünf Jahre später die Bereiche Arbeits- und Sozialrecht. Aufgrund seiner langjährigen Rechtsschutz-Erfahrung wurde ihm 1962 die Leitung der GUV-Außenstelle Hamburg übertragen. Nach der Erweiterung der gewerkschaftlichen Kraftfahrerbetreuung wurde Erich Köppen ab 1. 1. 1966 mit dem Aufbau des Auto Club Europa e. V. in der Region Nord beauftragt und ein halbes Jahr später zum Regionalleiter bestellt.

Ernst Baumann, der stellvertretende ACE-Vorsitzende, würdigte in einer Ansprache die unbestrittenen Verdienste des Kollegen, unter dessen zwölfjähriger Leitung die Region Nord zur mitgliederstärksten ACE-Region wurde: waren 1962 15 000 Mitglieder zu betreuen, so sind es heute über 100 000. Diese „erfreuliche Aufwärtsentwicklung" sei zu einem erheblichen Teil auf die Aktivität Köppens zurückzuführen, der die Mitgliederbetreuung immer wieder in den Mittelpunkt seiner Arbeit gestellt habe.

Der DGB-Landesbezirksvorsitzende Jan Sierks ließ – in plattdeutsch – keinen Zweifel über die bestehende gute Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften offen. Doch er und Ernst Baumann verhehlten nicht, daß es manchmal auch schwierig mit einer Persönlichkeit wie Erich Köppen gewesen sei. Er kämpfte zäh und beharrlich wie ein „Dwarskopp" (Dickkopf) um seine Auffassung –, was andererseits schon verschiedentlich den Mitgliedern zugute gekommen sei. Baumann erzählte zur Erheiterung der Ehrengäste, was ihm noch an Köppen aufgefallen war – die Veränderung seiner Unterschrift:

„Im Februar 1962 war sie 4,5 mal 5,5 cm groß = 24,2 qcm. Mit zunehmendem Alter und Mitgliederbestand der Region vergrößerte sich die Unterschrift fast proportional. Inzwischen ist sie 8 cm hoch und 11 cm breit, was 88 qcm oder einer Vergrößerung von 222 Prozent entspricht." Wenn man die Kurve fortsetze, werde die Unterschrift des Jubilars noch vor dessen Pensionierung sogar DIN-A4-Papier überragen. Er empfehle deshalb, es bei den jetzigen Ausmaßen zu belassen, „auch wenn die Mitgliederzahlen und Du selbst an Alter und Weisheit zunehmen".

40 Jahre Frau am Steuer

Die langjährige ACE-Kollegin Livia Nester-Wiegand aus Bickenbach wurde von der Deutschen Verkehrswacht mit dem Abzeichen in Gold mit Eichenkranz ausgezeichnet. Frau Nester-Wiegand „hat sich 40 Jahre als verkehrssichere Kraftfahrerin bewährt".

Umgezogen

Die ACE-Geschäftsstelle Darmstadt ist innerhalb der Rheinstraße umgezogen: Von Nr. 51 in das Gewerkschaftshaus gegenüber, Hausnummer 50, Zimmer 14.

auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa

Urlaub muß nicht Tourismus sein

21 Millionen blieben daheim

Ein hoffentlich erlaubter Exkurs in die Nachdenklichkeit; weil für viele durchaus nicht selbstverständlich ist, was viele für selbstverständlich halten! Und weil wir uns ruhig Gedanken darüber machen sollten, was aus dem Durchleuchtungsergebnis des Touristik-Marktes für Schlüsse gezogen werden sollten. Denn von der Vermarktung unserer Freizeit sind wir alle betroffen: Die Herumreisenden, wie die Daheimbleibenden. Immerhin: „Reisen oder auch Urlaub überhaupt ist für einzelne Bevölkerungsgruppen durchaus noch keine Selbstverständlichkeit, wenn es auch in unseren Tagen so scheinen mag. Über die Hälfte aller Hausfrauen (6,7 Millionen) kann nicht verreisen und 85% von ihnen arbeiten sogar rund ums Jahr, selbst ohne Balkon-Urlaub" – stellt der „Studienkreis für Tourismus e.V." in Starnberg nüchtern und ernüchternd fest.

URLAUB – na klar weiß jedermann, daß man ihn braucht. Nicht zuletzt deshalb, weil jeder weiß, daß er physisch kraftspendende und psychisch ausgleichende Funktion hat. Jedermann weiß, Urlaub, das ist eine der schönsten Phasen individueller Gleichgültigkeit gegenüber dem Alltag. Auch gegenüber „dem anderen"?

Urlaub eine Chance?

URLAUB – das ist für uns Durchschnittsmenschen eine der wenigen Chancen, das tun und lassen zu können, was man viel zu selten darf. Wahrscheinlich deshalb benehmen sich manche im Urlaub und auf Reisen auch wie „ihre Herren", ihre Chefs am Arbeitsplatz: würdelos und schlecht. Manche! Andere fallen den Demoskopen und Vermarktern dadurch „unangenehm" auf, weil für sie Urlaub kein Synonym für ausgedehnte Reisen, ferne Ziele und Abhauen ist. Sie machen den Rumreisern eine lange Nase – und bleiben zu Hause. Viele sicher nicht deshalb, weil sie sich anderes nicht leisten können, sondern weil sie sich anderes nicht aufladen wollen. Aber viele unter ihnen bleiben halt doch, weil es ein gewaltiger Unterschied ist zwischen Urlaub haben und sich einen Urlaub leisten können. Und das, obgleich man um die kräftesammelnde Funktion eines erholsamen Urlaubs nicht erst weiß, seit man vom verzehrenden Streß redet. Denn schon in der Zeit des Mittelhochdeutschen, also etwa vom 12. bis 15. Jahrhundert, als sich eine mundartfreie, eine allgemeinverständliche Schriftsprache herausbildete, war Urlaub etwas Besonderes: Die Erlaubnis nämlich, sich entfernen zu dürfen. „Der da oben" erlaubte es „dem da unten". Heute gibt „der da oben" aus durchaus egoistisch zu bezeichnenden Gründen „dem da unten" ein ansehnliches Urlaubsgeld mit. Daß dies die Regel ist – davon sind doch sehr viele überzeugt. Sind Sie's noch, wenn Sie lesen, was die Starnberger Tourismusforscher ermittelten:

„21 Millionen (46,3%) der erwachsenen Bundesbürger und Westberliner konnten 1977 im Urlaub nicht verreisen. Rund 11 Millionen davon haben überhaupt keinen Urlaub genommen, sie haben durchgearbeitet; 7 Millionen haben ‚Balkonurlaub' gemacht, und von den Rentnern sind ebenfalls 3 Millionen nicht verreist.

Laut Reiseanalyse des Studienkreises für Tourismus sind diese Zahlen seit Jahren fast konstant; es wird sich auch 1978 daran nicht viel geändert haben". Leider sagen die Verhaltensermittler nicht, ob dies aus individueller Einstellung, Einsicht oder aus wirtschaftlichem Zwang so ist. Sollte man das nicht mal genauer erforschen, begründen?

Es sind doch immerhin Millionen, die man schon deshalb etwas genauer unter die Lupe nehmen sollte, weil es sicher interessant ist zu erfahren, was denn da wohl hinter dieser Verhaltensweise steckt.

Trendwende der Gewohnheiten

Wer weiß, vielleicht könnten die sich durchaus auch einen Urlaub leisten, „fernab von der anödenden häuslichen Tapete"; aber sie interpretieren und erleben ihn anders. Warum? Und wie? Mit welchem Ergebnis? Für sich – und für andere! Urlaub und Tourismus, das sind und dürfen nicht nur Begriffe und Inhalte für clevere und tüchtige Freizeit-Manager, für alles vermarktende Unternehmer sein. Der Daheimbleibende darf nicht einfach als „armes Schwein" deklariert werden, für das es sich nicht lohnt, zu Hause mehr anzubieten als das Alltägliche. Er könnte doch ebenso eine wirtschaftliche Trendwende, eine Änderung der Gewohnheiten signalisieren, wie jener, der sein Auto ausschließlich nach Kriterien des Notwendigen, des Sinnvollen, des wirtschaftlich leicht Tragbaren (und Verkraftbaren!) wählt – und nicht nach dem aufplusternden Gehabe jener, die meinen, was mein Nachbar oder Arbeitskollege kann, das kann ich allemal. Den Nachbarn und Kollegen juckt's wenig, wenn einer sich so übernimmt. Im Gegenteil, es bestätigt ihn doch.

Noch nie im Leben länger fort gewesen

„Noch immer haben über acht Millionen der über 14jährigen Bundesbürger in ihrem ganzen Leben noch nie eine Urlaubsreise über fünf Tage Dauer unternommen, nicht einmal zu Verwandten. Fünf Millionen davon sind Frauen." So die Starnberger Urlaubsforscher. Ja, was heißt das denn eigentlich? Ist „Urlaub" denn überhaupt schon eindeutig, allgemeingültig definiert als „weg von zu Hause", als „hinaus in die Welt", als „endlich nicht mehr unter Aufsicht", als „sich ungebunden fühlen von den Reglements und Usancen heimischen Verhaltens"? Ist Urlaub nur das, woran andere erklecklich verdienen? Apropos Frauen:

„Bei weiteren drei Millionen Frauen lag die letzte Urlaubs-

reise fünf Jahre und länger zurück. Das heißt, jede dritte Frau ist noch nie oder nur ganz selten in ihrem Leben verreist gewesen. Die Männer stehen hier, wenn auch nicht gut, so doch etwas besser da: 5,4 Millionen Männer, das heißt jeder vierte Mann, ist noch nie (= 3,4 Millionen) oder zuletzt mindestens vor fünf Jahren (= zwei Millionen) verreist gewesen.“ Was meinen Sie: Wird hier nicht auf Kosten der erhebungsstatistischen Glaubwürdigkeit dem schon arg strapazierten Emanzipationsbestreben ein statistischer Gefallen getan? Denn wenn man dies so liest, wie's dasteht, dann wird man doch den Verdacht nicht los, daß damit gesagt und „bewiesen“ werden soll: Zuerst mal gehen die Männer in Urlaub. Wenn dann noch was übrigbleibt (wahrscheinlich an Familienetat), dann dürfen auch die Frauen mal „außer Haus“! Ist das so oder wie hat man das zu verstehen? Und warum gibt es solche zweifelfördernde Informationslücken? Es scheint rundum chic und selbstverständlich zu sein, daß wir in einer Zeit des „Bürgerkriegs der Geschlechter“ leben. Sollen wir uns dies mit allen negativen Begleiterscheinungen weiter einreden lassen? Wenn ich, was ich mir nicht vorstellen kann, ohne den Partner meiner Wahl urlaube, dann doch nur auf der Basis der Gegenseitigkeit. Haben das die Befrager auch gefragt?

Konsequenzen der Erhebung?

Selten, sagen die Starnberger Tourismus-Forscher, „das heißt in den letzten fünf Jahren nicht, oder nie verreisen jeweils rund:

– 82% der selbständigen Landwirte
– 40% der Hilfsarbeiter
– 40% der Rentner
– 40% der Hausfrauen
– 26% der Facharbeiter
– 22% der Angehörigen der selbständigen und freien Berufe
– 11% der einfachen Angestellten und Beamten
– 5% jedoch nur noch der leitenden Angestellten und Beamten“.

Was also ist zu tun? Welche Konsequenzen sind aus dieser Erhebung zu ziehen? Warum ist das so, wie es dargestellt ist? Wer ist aufgefordert was zu tun?

Ist es in Bayern schöner?

Die Starnberger Mitteilung: „Nichtreisende 1977“, an die Presse, überläßt es dieser, entsprechende Schlüsse zu ziehen! Zum Beispiel auch aus der landsmannschaftlichen Unterschiedlichkeit:
„58% der Niedersachsen sind 1977 nicht verreist, rund zwei Drittel von ihnen haben durchgearbeitet. In Bayern sieht es ähnlich aus: 54% sind zu Hause geblieben, und sogar drei Viertel davon haben gar keinen Urlaub genommen. In Schleswig-Holstein dagegen sind nur 37% nicht verreist, davon allerdings haben 61% durchgearbeitet.“
Und was machen die Bürger der anderen Bundesländer? Verreisen die alle im Urlaub? Benehmen die sich urlaubsgerecht (worunter man, noch einmal gefragt, was zu verstehen hat)? Oder wurden die etwa überhaupt nicht gefragt? Weil's aus statistischen Gründen nicht notwendig ist?

Wer bezahlt wofür?

Ich meine, demoskopische Erhebungen sind so notwendig wie Statistiken. Bei der vom „Studienkreis für Tourismus“ vorgelegten allerdings – und diese Frage muß auch einem Touristik-Dilettanten, der eine individuell ausgeprägte Vorstellung von Urlaub hat, erlaubt sein – würde ich gerne wissen: Wer hat diese Untersuchung wofür bezahlt? Welche Konsequenzen können daraus von wem gezogen werden?
Wissen Sie's?
Zur Entschädigung:
„Ehe im Urlaub:
Mutti, darf ich ins Wasser? Nein!
Papi ist doch auch . . .
Der hat eine Lebensversicherung!“ Dies stand selbstredend nicht in dem Starnberger Statement.

Wolfgang Schachermeier

Bücher für Fahrzeug und Freizeit

Segel-Klassiker neu aufgelegt

Mitten im zweiten Weltkrieg gelang es dem Argentinier Vito Dumas bei seiner Einhand-Weltumseglung als erster Kap Hoorn in östlicher Richtung zu bewältigen. Auf seinem Kurs – der Sonne entgegen – ging Dumas nur dreimal an Land. Sein danach geschriebenes Buch „Auf unmöglichem Kurs" ist durch die einfache Ausdrucksweise ein packendes Reisebuch, das nicht nur für Segler interessant sein dürfte.

Vito Dumas: „Auf unmöglichem Kurs" Verlag Delius, Klasing und Co., Bielefeld, 200 Seiten. Preis: 24 Mark.

Freizeitatlas für Österreich und Südtirol

Österreich und Südtirol zählen zu den beliebtesten Reisezielen deutscher Urlauber. Der neuerschienene „Freizeit- und Ferienatlas Österreich/Südtirol" bietet nun die Möglichkeit sich über Wanderwege, Sessellifte, Aussichtspunkte, Hotels und nicht zuletzt auch über das Freizeit-Angebot eines jeden Orts schon vor der Reise ein Bild machen zu können. Die Freizeit-Möglichkeiten – vom Eisstockschießen bis zum Segelbootverleih – werden durch 90 Symbole angezeigt. Reizvoll ist dieser Atlas, der Text, Bild und Karte kombiniert, natürlich besonders für den, der auf eigene Faust reist.

Freizeit- und Ferienatlas Österreich/Südtirol, Mairs Geographischer Verlag, 7302 Ostfildern 4, 562 Seiten. Preis: 26,80 Mark.

Touristikführer

Einige neue Bücher der bekannten Reihe „Kennen und lieben" hat der LN-Verlag herausgegeben. „Sardinien kennen und lieben" von Nana Claudia Nenzel korrigiert das Bild vom langweiligen Felsklotz im Meer. Goldstrände, Schluchten, Korkeichenwälder und Banditennester sind nur einige der Anziehungspunkte der Insel. Mini-Lexika und Informationsteil runden das Buch ab.

Nana Claudia Nenzel: Sardinien kennen und lieben, LN-Verlag. Lübeck, 175 Seiten. Preis: 9,80 Mark.

Im Land der Kilts

Ob es am Ruf der Sparsamkeit liegt? – Schottland ist noch immer ein Reiseland für Individualisten. „Schottland kennen und lieben" kann für den, der Burgen, Kathedralen, Runensteine, Berge, Seen, schroffe Küsten und Volksbräuche kennenlernen will, ein nützlicher Begleiter sein.

Axel Patitz: Schottland kennen und lieben, LN-Verlag, Lübeck 130 Seiten. Preis: 9,80 Mark.



Autofahren von A bis Z

Der Autofahrer heute wird von einer Lawine an Informationen geradezu überrollt. Wer hat schon alle Rechtsfragen, technische und Fahrpraxisfragen im Kopf? Diese Informationsfülle ist jetzt von der Universum Verlagsanstalt in Zusammenarbeit mit der Bundesgemeinschaft für Arbeitssicherheit in ein Handbuch verpackt worden. „Auto Info International" bietet in vier Abschnitten – Recht, Fahren, Technik und Ausland – rasche Antwort auf die im Alltag anfallenden Fragen.

„Auto Info International", Universum Verlagsanstalt GmbH KG, Wiesbaden. 128 Seiten. Preis: 3,70 DM (erhältlich in allen ACE-Geschäftsstellen und im Warenangebot, Seite 90/91).

Segler bezwingen die Meere

Joshua Slocum war der erste, der einhand die Welt umsegelte. Über ihn und zahlreiche andere Segler, die irgendwann etwas zuerst gemacht haben, geht es in D. H. Clarkes Buch „Sie waren die ersten – Segler bezwingen die Meere". Das Spektrum ist breit: vom irischen Mönch Brendan über Francis Drake bis zu den gesponsorten Rekordseglern heutiger Tage berichtet Clarke. Abgerundet wird das Buch durch eine dokumentarische Übersicht der Segelrekorde in der Geschichte.

D. H. Clarke: „Sie waren die ersten – Segler bezwingen die Meere", Verlag Delius, Klasing und Co., Bielefeld. 256 Seiten. Preis: 26,50 Mark.

Leckerbissen für Oldtimer-Fans

Eine echte Attraktion für Oldtimerfreunde brachte im Herbst die Deutsche Veedol auf den Markt. Ungewöhnlich schöne Bilder, ein ungewöhnlich großes Beinahe-Poster-Format und ein stolzer Preis lassen dieses Fotowerk zu einem ganz besonderen Geschenktip werden. Zu einem exklusiven bestimmt, denn zum ersten Mal konnten die Klassi-

ker aus der Privatsammlung Harrah auf Zelluloid gebannt und somit einem größeren Publikum bekanntgemacht werden. Die zeitlos schön fotografierten Oldtimer wurden von Fritz B. Busch textlich ins rechte Bild gerückt.

Classic Cars, zu beziehen über die Deutsche Veedol, Hamburg, oder im Fachbuchhandel erhältlich. Preis: 95 Mark.

Die Bibel auf bayerisch

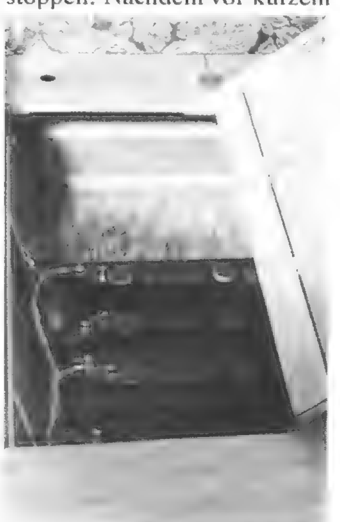
Wer jetzt schon anfängt zu überlegen, was er Freunden, Bekannten und Verwandten zu Weihnachten schenken könnte, dem sei gesagt, daß dieser Tage das „Neue Testament bairisch" erschienen ist. „In dene Dag had da Jesus gsagt" heißt diese 1632. Übersetzung der Bibel, die schon in so seltene Sprachen wie Volapük, Isoko und Rarotonga übertragen wurde. Man liest in diesem Buch nicht alles, was im Evangelium steht. Die 42 Autoren – von Philip Arp bis Helmut Zöpfl – erzählten den Bibelstoff nicht einfach nach, sondern reflektierten darüber und übertrugen ihn ins heutige Bayern. Und jeder erzählte nach seiner Fasson: der eine andächtig und fromm, der andere weltlich und kritisch und der dritte heiter und erbaulich. Ein weihnachtliches Lese- und Vorlesebuch, das zudem einen Querschnitt durch das Schaffen heutiger bayerischer Autoren vermittelt.

„In dene Dag had da Jesus gsagd", herausgegeben von Ludwig Merkle im Hermeran Verlag, München, 208 Seiten, Preis: 24 Mark.

Camping- NACHRICHTEN

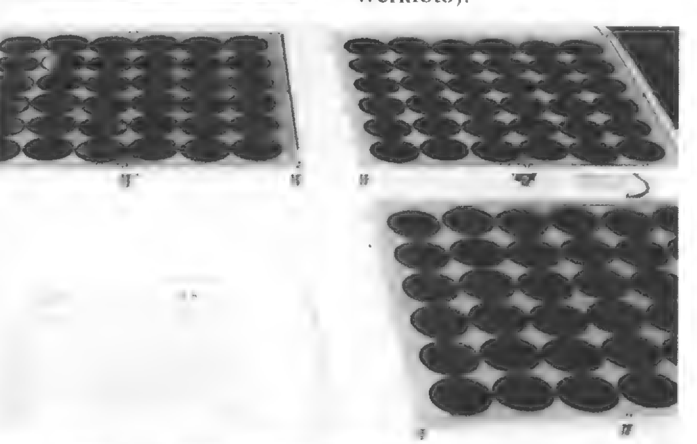
Sonnenenergie für Caravaner

Der Vormarsch der Sonnenenergie läßt sich nicht mehr stoppen: Nachdem vor kurzem



das erste sonnenangetriebene Fahrzeug vorgestellt wurde, bietet jetzt Wilk als erster deutscher Hersteller Solarzellen als Zubehör an. Somit können jetzt auch Caravaner die Energie unserer Sonne direkt nutzen. Dazu werden vier Solarzellen flach auf das Dach des Caravans montiert. Sie wandeln das Tageslicht – nicht nur die direkte Sonneneinstrahlung – in Energie um, die in einer Batterie gespeichert wird.

Über einen Spannungswandler liefert die Batterie die gewünschte Energie, so daß alle Geräte mit 220 Volt betrieben werden können. Besonders reizvoll ist diese Zusatzeinrichtung natürlich für die Caravaner, die auch mal weitab vom Komfort bestens ausgerüsteter Top-Campingplätze ihre Zelte aufschlagen wollen (Wilk-Werkfoto).



Camping auf dem Bauernhof

Großen Erfolg hatte in diesem Sommer ein Experiment der Verbandsgemeinde-Verwaltung von Birkenfeld im Hunsrück. Camping auf dem Bauernhof war das Motto, unter dem Birkenfeld erstmals gestreßten Städtern mit mobiler Zweitwohnung Erholung anbot. Elf Landwirte hatten dafür geeignete Teile ihres Geländes zur Verfügung gestellt. Das Verkehrsamt sorgte für Strom und Wasser, die Bauern für die Gastfreundschaft und die Natur für die Erholung. Über 200 Anfragen belegten das Interesse am romantischen Urlaub auf dem Bauernhof: Alle Plätze waren im Nu vergeben.
Vielleicht werden auch andere Verkehrsämter durch den Erfolg dieses Birkenfelder Versuchs angeregt, auf ähnlich unkonventionelle Art für ein attraktives Urlaubsangebot zu sorgen.

Caravans weiter gefragt

Die Zulassungszahlen für Wohnwagen lassen auch nach der ersten Hälfte des Jahres 1978 wachsendes Interesse der Caravan-Käufer erkennen.

Zufrieden zeigte sich deshalb auch der Verband Deutscher Wohnwagen-Hersteller (VDWH): von September 1977 bis Juni 1978 nahmen die Wohnwagen-Zulassungen um 7,1 Prozent gegenüber dem gleichen Zeitraum der vorhergehenden Saison zu. Damals wurden genau 31 552 Einheiten zum Straßenverkehr zugelassen. In dieser Saison sind es bisher 33 803 Wohnwagen.

Da taugt der schönste Schnee nichts mehr

Mehrwert und Steuer für Skifahrer

Man kann kaum glauben, daß der Zoll so böse ist, wie die Skifahrer dies darstellen. Es gilt jedoch auch zur neuen Saison die alte Empfehlung des Deutschen Ski-Verbandes, ausländische Skier wie Rossignol oder Fischer beim heimischen Fachgeschäft zu kaufen und sich auch ja eine Zollbescheinigung geben zu lassen, sonst muß man zahlen, hüben wie drüben.

Wir glaubten, daß man die Millionenheere der Skibegeisterten, die im Winter so oft die Grenzen wechseln, gar nicht mehr wegen solcher Kleinigkeiten kontrollieren könne. Man kann: Wer die Zollbescheinigung nicht dabei hat, läuft Gefahr, bei der Ein- und Ausfuhr der Import-Brettl Einfuhrabgaben bezahlen zu müssen.

Nun wäre der Papierkrieg für die Skifahrer mit Zollbescheinigung und Skipaß (die Bestätigung des Sporthauses, daß die Skier hier und nicht anderswo gekauft worden sind) noch lange nicht das Schlimmste; auch wenn man sie für alle Zeiten dabei haben muß. Wie der Bericht einer aufgebrachten ACE-Lenkrad-Leserin zeigte, kann's aber noch weit dicker kommen.

Es war ihr erster Winterurlaub, berichtete sie uns. An Ostern hatten sie und ihre Tocher in Österreich Skier gekauft. Der Verkäufer gab zu verstehen, daß bei Einkäufen über 2000 Schilling die 18 Prozent Mehrwertsteuer nach Abstempelung der Ausfuhrbescheinigung vom österreichischen Zoll zurückgezahlt werden. Dafür müßten dann beim deutschen Zoll zwölf Prozent Mehrwertsteuer bezahlt werden.

Mit den Quittungen des Kaufhauses kamen die beiden Frauen zwei Tage später an den österreichischen Zoll. Der begutachtete die Skier und verweigerte den Stempel: Die 18 Prozent Mehrwertsteuer wurden nicht zurückgezahlt. Auf den Skiern waren einige Kratzer vorhanden. Man mußte sie zwar beinahe mit der Lupe zuchen, aber dies reichte, daß zwischenzeitlich auf der anderen Seite in Freilassing der deutsche Zoll aufmerksam wurde. Wenige Meter weiter nahmen die Zöllner die Ausfuhrbescheinigung entgegen und stellten nun fest, daß die Skier neuwertig waren. Für die Einfuhr waren jetzt zwölf Prozent Mehrwertsteuer zu bezahlen. „Damit sind meine Skier mit 30 Prozent Mehrwehrtsteuer bezahlt", resümierte die Frau zutreffend. Man könnte nun sagen: Rosi hat uns total vergessen.

Das zuständige Hauptzollamt in München erklärte zu der Geschichte schlicht: Die Frau könne allenfalls versuchen, die Mehrwertsteuer bei dem Verkäufer in Österreich wieder zu erhalten. Denn dieser habe ja keine zu entrichten. Dem deutschen Zoll sei es völlig gleichgültig ob eine Sache neu oder gebraucht sei. Allein, wenn eine beträchtliche Wertminderung vorliege oder die Sache im Wert unter 100 Mark liege, könne dies ins Gewicht fallen. Der österreichische Zollbeamte ist vom Gesetz her dazu verpflichtet, die Ware hinsichtlich ihrer Beschaffenheit und Art zu prüfen. Gleichzeitig muß er feststellen, ob sie neuwertig oder gebraucht ist. Bei der Osterurlauberin kam der Zollbeamte zu dem Schluß, es handle sich um eine gebrauchte Ware, bei der keinerlei Rückvergütung der in Österreich gezahlten Mehrwertsteuer (18 Prozent) zu erfolgen hat. Wie man sieht, liegt diese Feststellung aufgrund der Gesetzeslage im Ermessen des einzelnen Zollorgans, das dann von der Entscheidungsfreiheit entsprechend Gebrauch macht.

International war es bislang üblich, daß dem Ausländer beim Kauf im fremden Land die Mehrwertsteuer erstattet wird. Zumindest oberhalb einer gewissen Grenze verzichtet der fremde Staat auf die Erhebung einer Mehrwertsteuer. Dies soll dem Zollschuldner die Möglichkeit garantieren, die ihm nach deutschem und österreichischem Recht zusteht, die beim Erwerb im Ausland entrichtete Mehrwertsteuer gutgeschrieben zu erhalten. Im Hintergrund stehen die Grenzausgleichsabgaben, die der Zollschuldner bei der Einfuhr in die Bundesrepublik zu zahlen hat. Bei Mitgliedsländern der EG, zu denen Österreich nicht gehört, ist es nicht ganz so kompliziert. Aber immerhin hat man sich auch mit Österreich geeinigt. Diese Einigung wird jedoch glatt durchbrochen, wenn der deutsche Zoll nicht an die Bewertung des österreichischen Zolls gebunden ist und umgekehrt.

Der Hase liegt beim „freien Ermessen" der Zollorgane im Pfeffer. Es müßte doch möglich sein, sich auf einheitliche Kriterien zu einigen. Oder müssen die Skifans mit den in Österreich gekauften Brettln erst mal, womöglich in Originalverpackung, über die Grenze, um die Zollbescheinigung und die Mehrwertsteuer zu erhalten? –

Wir meinen, das geht zu weit. Da taugt der schönste Schnee nichts mehr, wenn man für ein paar Ski zum Preis von 2000 Schilling auch noch 280 Schilling Mehrwertsteuer an den österreichischen Zoll entrichten muß und dann an der deutschen Grenze für dieselben Skier nochmals 60,60 Mark Steuer berappen darf. Wie schön wäre es, wenn die Skiverbände und andere Institutionen da endlich einmal ein Wort reden würden. JMS

Es tut sich was bei Deutschlands Caravanherstellern. Jahrelang verhielten sie sich ausgesprochen stiefmütterlich gegenüber Wohnwagenreifen und geradezu feindlich gegenüber Reserverädern. Wichtiger war es, den Komfort zu verbessern und die Raumaufteilung immer ausgeklügelter zu gestalten. Doch langsam scheint sich eine Tendenzwende abzuzeichnen. So bietet der Ochsenfurter Wohnwagenhersteller Knaus – einer der Branchenführer – seine Luxus- und Superluxusmodelle jetzt serienmäßig mit Reserverad und der dazugehörigen Halterung an. Und in alle anderen Modelle können sie jetzt auf Wunsch eingebaut werden.

Wann

Auch Caravanproduzent Tabbert tut nun mehr für die Sicherheit auf zwei Rädern: Neue Breitspurfahrwerke sollen zu mehr Fahrsicherheit verhelfen. Und Reifen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung sind jetzt serienmäßig. Außerdem wird auf Wunsch eine Reserveradhalterung eingebaut. Es erscheint auf den ersten Blick ein wenig überschwenglich, hier schon von großen Fortschritten reden zu wollen. Man sollte sich deshalb die Argumentation der Caravanhersteller vor Augen oder zu Gemüte führen, um zu sehen, daß Knaus beinahe sogar ein stillschweigendes Tabu verletzt hat.

Denn Rückfragen bei Wohnwagenherstellern ergaben folgendes ziemlich einmütiges Bild: Ein Reserverad wird zwar nicht als unnötig bezeichnet, aber als unnötig teuer allemal. Man verwies darauf, daß über



Bei Knaus hat man die ersatzradlose Zeit beendet. Der Ochsenfurter Wohnwagenhersteller rüstet nun seine Luxus- und Super-Luxus-Klasse serienmäßig mit Reserverad und der dazugehörigen Halterung aus. In alle anderen Programmtypen können sie auf Wunsch eingebaut werden. Foto: carpress

endet die ersatzradlose Zeit?

70 Prozent aller Wohnwagen gar nicht für den Verkehr zugelassen werden, sondern ganzjährig auf einem Standplatz ihr Dasein fristen. Und die Besitzer dieser, auf bessere Zeiten, den Sommer oder die Einmottung wartenden, Zweitwohnungen, „wollen natürlich keinen Aufpreis für teure und nicht benötigte Ersatzräder zahlen", erklärte Herr Wesemann von der te-Pressestelle. Ein Aufpreis, der sich in der Größenordnung von 300 bis 500 Mark bewegen dürfte.

Aber ist das eigentlich so natürlich? Ist es zudem so natürlich, daß Jahr für Jahr zur Urlaubs- und Reisezeit dasselbe Dilemma zu beobachten ist? Caravaner stehen mit Wohnwagen-Reifenpanne am Straßenrand und behindern den fließenden Verkehr oft stundenlang, weil sie eben keine Reserveräder mit sich führen. Und weil sie vor dem Reiseantritt gar nicht daran denken, ja auch gar nicht damit rechnen können, daß womöglich gleich zu Beginn ein Reifen den Geist aufgeben könnte. „Die sahen doch noch aus wie neu, das Profil tadellos und erst ein paar tausend Kilometer gelaufen", ist dann immer wieder die verdutzte Reaktion.

Doch diese Reifenplatzer bei neuaussehenden Reifen sind keine Zufälle, nichts geschieht grundlos. Denn die Reifen sind meistens nur noch scheinbar neu. Unter der glänzenden Fassade verbirgt sich allzu oft ein Reifen-Greis, der ein paar Jährchen auf dem Buckel hat, die an einer Stelle abgesessen wurden, und das macht auch Reifen mürbe. Häufiges Sonnenbombardement läßt zudem Risse entstehen, die einem flüchtigen Betrachter verborgen bleiben. Schon so sind alle Voraussetzungen für einen schönen Platzer da, und stimmt dann auch der Luftdruck nicht, dann hat man das große Los beinahe schon gezogen. Es ist also kein Zufall, wenn Caravaner im Reiseverkehr gleich reihenweise die Segel streichen müssen und dann am Straßenrand stehen und nicht einmal über Reserveräder verfügen. Dann werden nervtötende und urlaubsvermiesende Aktionen nötig, bis die große Fahrt in den Sonnenschein oder sonstwohin weitergehen kann.

Wundersam eigentlich, daß lauter Protest bisher nur hier und da aufgeflackert ist. Und vom Bundesverkehrsministerium dann auch gleich wieder im Keim erstickt wurde: „Ersatzräder an Fahrzeugen sind keine Ausstattungspflicht", im Falle einer Panne könne der Fahrzeugführer seinen Wagen oder sein Gespann ja schließlich aus dem Verkehr nehmen. Von Behinderungen durch Caravans hatte man in Bonn noch nichts gehört. Ob da wohl die vielgepriesene Lobby dahintersteckt? Aus dieser Perspektive heraus kann man nur hoffen, daß die Knaus-Tat nicht spurlos im Herstellerwald verhallt. Ein Echo auf breiter Basis wäre wünschenswert.

Und hier liegt es nun am Verbraucher, die nötigen Akzente zu setzen. Solange „das Geschäft mit Zusatzhalterungen und Reserverädern nur schleppend verläuft", solange werden auch die Hersteller wohl kaum etwas an ihrer jetzigen Haltung gegenüber Reserverädern ändern.

Fragen Sie ruhig mal nach Ersatzrad und Reifenqualität, wenn Sie sich vor dem nächsten Caravan-Kauf erkundigen. Wenn man ausweicht, dann haken sie nach, je öfter das geschieht, desto eher wird ein Ärgernis auf deutschen Straßen verschwinden – ein vermeidbares Ärgernis. Reiner Frenz

13. september

ihre froemmigkeit kostete zwei aeltere frauen aus dem niederbayerischen marklkofen beinahe das leben. die beiden waren im auto zu einer wallfahrt nach altoetting aufgebrochen. in das rosenkranzgebet vertieft, uebersah die fahrerin an einem mit blinkzeichen gesicherten bahnuebergang in massing im landkreis rottal-inn das rote warnsignal und stiess mit einem eilzug zusammen. das auto wurde vom zug zur seite geschleudert und prallte mit voller wucht gegen einen telefonmast, so dass dieser in zwei teile brach. der personenwagen wurde voellig zertruemmert. die beiden wallfahrerinnen kamen mit leichten schuerf- und platzwunden davon.

18. september

kein geisterfahrer, sondern ein im irischen linksverkehr korrekt fahrender schulbus, kam einem lenkrad-reporter waehrend einer irlandreise entgegen. mit einer knallig orangen lackierung, die in der mitte durch einen weissen querstrich unterbrochen ist, machen die irischen schulbusse auf sich aufmerksam. zwei nicht zu uebersehende kinderpaare im weissen feld erinnern den autofahrer zusaetzlich daran, dass ploetzlich schulkinder hinter dem bus auftauchen koennen.

21. september

auf recht ungewoehnliche weise verhinderte ein offenbar reichlich alkoholisierter autofahrer aus dem raum mosbach bei heidelberg die ueberpruefung seines fuehrerscheins. vor den staunenden augen der verkehrspolizisten verspeiste der 32jaehrige kraftfahrer das wertvolle papier samt lichtbild und oesen. wie die heidelberger polizei mitteilte, hatte sich der mann bei der ueberpruefung trotz guten zuredens geweigert, seinen fuehrerschein zu zeigen. nachdem er das papier verschlungen hatte, rief er den beamten zu: ''abnehmen ist jetzt nicht mehr drin.'' die personalien konnten dennoch ''muehelos'' ermittelt werden.

3. oktober

ein neun jahre altes auto, das bei seiner ersten inspektion anfang des jahres nur zwei meilen (drei kilometer) auf dem meilenzaehler hatte, soll jetzt in farnborough bei london unter den hammer kommen. inzwischen hat das fahrzeug - ein 1969 von der jetzt 75jaehrigen mabel swyers erstandener vauxhall viva - stolze 600 meilen (960 kilometer) zurueckgelegt. der wagen ist im bestzustand. die laengste fahrt, die er jemals bewaeltigen musste, erstreckte sich ueber fuenf meilen. so kann man's natuerlich auch machen...

6. oktober

ein nicht mehr ganz nuechterner besucher des cannstatter volksfestes suchte auf dem parkplatz am wasen mit einem heimweghelfer nach seinem auto. als das fahrzeug nirgends zu finden war, liess sich der freundliche helfer den autoschluessel zeigen, um so wenigstens die automarke ausfindig machen zu koennen. allein, der autoschluessel war kein autoschluessel. er passte zum schlafzimmer der frau des volksfestbesuchers. sein auto hatte er zu hause gelassen.



12. oktober

sonnenschutz a la do-it-yourself: wie man mit ganz einfachen mitteln der schraegeinfallenden sonne ein schnippchen schlagen kann, erfuhr lenkrad-fotograf hans peter feddersen im suedfranzoesischen badeort nizza. mit dicker pappe und etwas draht war an einer baustelle ein wirksamer ampel-sonnenschutz geschaffen worden. auch in diesem fall heiligt der zweck die mittel: es muss ja nicht immer alles perfekt und schoen sein, hauptsache man weiss, ob die ampel rotes oder gruenes licht anzeigt.

14. oktober

weil er zu langsam durch eine enge strasse von bad brueckenau im unterfraenkischen landkreis bad kissingen fuhr, musste ein autofahrer eine gebuehrenpflichtige verwarnung in hoehe von zehn mark bezahlen. er hatte auf der fahrt durch die stadt einen radarwagen der polizei bemerkt, an dem er besonders langsam vorbeifuhr. genau 27 kilometer pro stunde seien es gewesen, erklaerte ihm die polizei. das aber sei, da es fuer die geringe geschwindigkeit keine verkehrsbedingte notwendigkeit gegeben habe, zu langsam gewesen. nach dem bussgeldkatalog, so belehrten die beamten den protestierenden autofahrer, sei das ''strafmandat'' gerechtfertigt. durch langsamfahren duerfe kein anderer verkehrsteilnehmer an zuegiger fahrt gehindert werden.

17. oktober

auf der suche nach seinem autoschluessel ist ein einwohner der belgischen stadt gent in einen gully gerutscht und steckengeblieben. seine frau und vier junge burschen versuchten vergeblich ihn aus der zwangslage zu befreien. sie zerrissen ihm bloss die hosen. mit hammer und meissel ging schliesslich die feuerwehr zu werke. ihr gelang es den autofahrer zu befreien, doch der hatte den gullyring wie einen guertel um seinen bauch. erst mit einer metallsaege konnte er losgetrennt werden. die autoschluessel fand ein feuerwehrmann durch leichten zugriff im offenen gully.

20. oktober

mitten durch die konstanzer innenstadt radelte juengst ein mit nachthemd und zipfelmuetze bekleideter polizeihauptkommissar. der ''freund und helfer in ungewohnter uniform'' loeste mit seiner radtour ein wettversprechen ein, das er einem kollegen gegeben hatte, falls sich dieser einen bart wachsen lasse, was der kollege dann auch tat. nach eingeloestem wettversprechen nahm der gewinner inzwischen seinen bart wieder ab.

Ein neues Auto, das den Deutschen schon auf den ersten Blick gefällt.

Kraftvoll, sparsam, vielseitig – das ist die sonnige Klasse des neuen Sunny. Eine Limousine, genau richtig für Familien, die mehr vom Fahren haben wollen. Der 4-Zylinder-Motor in der günstigen 1,4-Liter-Klasse leistet 49 kW (67 PS) bei 5750 U/min. Und er ist sparsam: Testverbrauch nur 9 l Normalbenzin auf 100 km. Zur Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit kommt die rundum komplette Ausstattung: Getönte Scheiben, Verbundglas-Windschutzscheibe, beheizbare Heckscheibe, Drehzahlmesser, 3-Speichen-Sportlenkrad, Kofferraumentriegelung neben dem Fahrersitz, Kopfstützen an den Vordersitzen, Automatik-Sicherheitsgurte, Liegesitze, Teppichboden und vieles mehr. Alles serienmäßig. Zusätzlich gibt es die Tectyl-Rostschutzgarantie. Sie gilt für 5 Jahre. Die erste von drei Behandlungen bekommt jeder Datsun kostenlos. Die Limousine hat Platz für eine fünfköpfige Familie. Den Sunny gibt es als 2- und 4-türige Limousine und als sportliches Coupé. Die 4-türige Limousine und das Coupé sind mit 5-Gang-Getriebe ausgestattet. Machen Sie eine Probefahrt.

Nissan Motor Deutschland GmbH, Nissanstraße 1, 4040 Neuss 1.



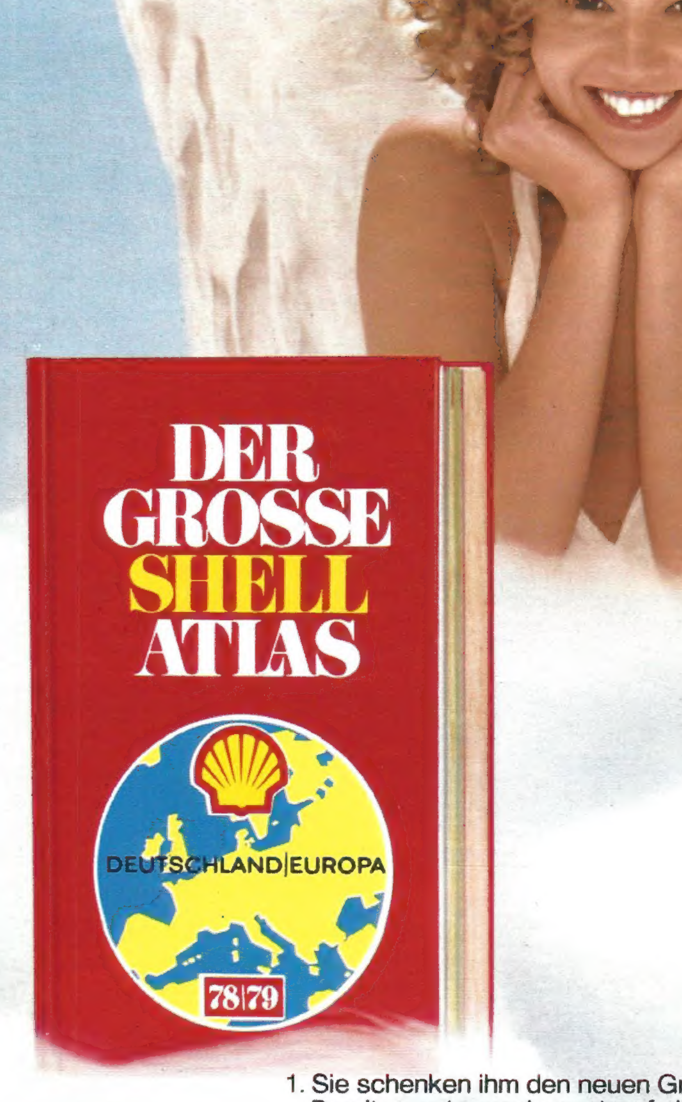
Wir machen Zuverlässigkeit. Weltweit.

Datsun Sunny. Die sonnige Klasse.

Sunny Limousine. 2-türig DM 9.950,–*

*Abgebildete 4-türige Limousine DM 10.550,– *Unverbindliche Preisempfehlung ab Neuss.

Die drei Möglichkeiten, ihm eine Freude zu machen:





je DM 33,-

1. Sie schenken ihm den neuen Großen Shell Atlas. Damit er gut vorankommt, auf allen Reisen. Denn ohne ihn kommt ein Autofahrer heute nicht mehr aus.
2. Sie schenken ihm das neue Shell Reisebuch. Der große Bestseller. Damit entdecken Sie, wo Deutschland am schönsten ist. Auch in Ihrer Umgebung.
3. Sie schenken ihm beide, denn sie ergänzen sich perfekt.

Beide sind zu haben: Im Buchhandel, an Shell Stationen, in Kaufhäusern.

Mairs Geographischer Verlag 

Deutschlands Nr. 1 für Autokarten